VIII kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 79)
z dnia 18 maja 2017 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 79)

18 maja 2017 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca na posiedzeniu wyjazdowym w siedzibie Urzędu Miasta w Starogardzie Gdańskim pod przewodnictwem posła **Bogdana Rzońcy (PiS)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– omówienie perspektyw realizacji Programu rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej na lata 2016–2019 ze szczególnym uwzględnieniem województwa pomorskiego,

– bezpieczeństwo ruchu drogowego na drogach powiatowych i gminnych na przykładzie powiatów chojnickiego i starogardzkiego,

– perspektywy budowy obwodnicy Starogardu Gdańskiego na drodze krajowej nr 22,

– komunikacja i infrastruktura kolejowa w południowej części województwa pomorskiego na przykładzie linii kolejowej nr 203.

W posiedzeniu udział wzięli: **Jarosław Waszkiewicz** dyrektor Departamentu Dróg Publicznych Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa wraz ze współpracownikami, **Jakub Kapturzak** zastępca dyrektora Departamentu Kolejnictwa Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa, **Tomasz Emiljan** dyrektor Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, insp. **Bogusław Ziemba** komendant powiatowy Policji w Starogardzie Gdańskim, st. kpt. **Tomasz Nowak** zastępca komendanta powiatowego Państwowej Straży Pożarnej w Starogardzie Gdańskim, **Karol Markowski** zastępca dyrektora Oddziału w Gdańsku Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, **Małgorzata Cymerys** kierownik Wydziału Infrastruktury Pomorskiego Urzędu Wojewódzkiego w Gdańsku wraz ze współpracownikami, **Eugeniusz Manikowski** zastępca dyrektora Departamentu Infrastruktury Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego, **Ryszard Świlski** członek zarządu województwa pomorskiego, **Leszek Burczyk** starosta powiatu starogardzkiego wraz ze współpracownikami, **Janusz Stankowiak** prezydent m. Starogard Gdański wraz ze współpracownikami, **Elżbieta Ratyńska** zastępca wójta gminy Bobowo, **Arkadiusz Gliniecki** burmistrz Czarnej Wody, **Janusz Kosecki** burmistrz Skórcza wraz ze współpracownikami, **Mateusz Rydzkowski** zastępca burmistrza Czerska, **Danuta Gajewska** sekretarz gminy Smętowo Graniczne, **Jarosław Czyżewski** przewodniczący Rady Miasta Starogard Gdański wraz z radnymi, **Czesław Cichocki** przewodniczący Rady Gminy Lubichowo, **Karol Kardasiński** radny gminy Pruszcz Gdański, **Włodzimierz Żmuda** członek zarządu PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. wraz ze współpracownikami oraz **Krzysztof Piekarski** dyrektor Oddziału Gospodarowania Nieruchomościami w Gdańsku PKP S.A.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Misiak** i **Łukasz Żylik** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dzień dobry państwu. Niniejszym chciałem otworzyć wyjazdowe posiedzenie sejmowej Komisji Infrastruktury.

Chciałem bardzo pięknie i serdecznie podziękować inicjatorom tego przedsięwzięcia, bo muszę od tego zacząć. Dziękuję tutaj panom posłom Janowi Kilianowi i Aleksandrowi Mrówczyńskiemu za podjęcie starań, by to posiedzenie doszło do skutku.

Chciałem powiedzieć, że jest to kolejne wyjazdowe posiedzenie sejmowej Komisji, w którym uczestniczą posłowie z całej Polski, za co bardzo serdecznie im dziękuję. Oczywiście, wynika to z konstytucji, że poseł sprawuje mandat nie tylko ze swojego regionu, ale przede wszystkim jako reprezentant narodu, wobec tego mamy taki obowiązek, ale też i przywilej, właśnie jeżdżenia po kraju i sprawdzania czy badania okoliczności funkcjonowania różnego rodzaju sytuacji, w tym wypadku związanych z infrastrukturą drogową i kolejową.

Zatem bardzo serdecznie dziękuję za obecność posłom z Wielkopolski i z Pomorza. Widzę, że dotarł do nas poseł Cymański, choć nie jest członkiem Komisji. To tym bardziej serdecznie witam. Są też posłowie z województwa świętokrzyskiego, z Podkarpacia, z województwa opolskiego. chyba wszystkie województwa już wymieniłem. Jeśli się pomyliłem, to może ktoś mnie później uzupełni.

Proszę państwa, są dzisiaj z nami także przedstawiciele Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, ponieważ i do nich kierowaliśmy to zaproszenie. Tu pana dyrektora Kondraciuka reprezentuje dyrektor oddziału w Gdańsku pan Karol Markowski. Czy jest obecny? Dobrze. Witam także wiceprezesa PKP Polskich Linii Kolejowych pana Żmudę. Wojewodę pomorskiego reprezentuje pani Małgorzata Cymerys dyrektor Wydziału Infrastruktury. Marszałka województwa pomorskiego pana Mieczysława Struka reprezentuje wicemarszałek, tak? Członek zarządu województwa Ryszard Świlski. Oczywiście, po mojej lewej stronie jest pan prezydent Janusz Stankowiak. Witam pana bardzo serdecznie. Dziękuję za możliwość spotkania się w pana urzędzie.

Proszę państwa, żebyśmy się poznali, bo później będzie nam łatwiej rozmawiać, widzę jeszcze, że na sali jest pan starosta powiatu starogardzkiego Leszek Burczyk. Bardzo nam miło. Jest z nami komendant powiatowy Policji w Starogardzie Gdańskim Bogusław Ziemba, którego witamy. Jest też przewodniczący Rady Miasta Starogard Gdański pan Jarosław Czyżewski. Dzień dobry. Oczywiście, witam także przedstawiciela pana ministra infrastruktury i budownictwa, w tym wypadku pana dyrektora Jarosława Waszkiewicza, wraz ze współpracownikami. Resztę osób, które są na sali i nie były przywitane, a będą chciały zabrać głos, uprzejmie z góry proszę o przedstawianie się. Takie możliwości w dyskusji będą.

Mamy dosyć napięty terminarz dzisiejszych spotkań. Czy wszyscy państwo otrzymali porządek obrad? Czy państwo się z nim zgadzają, wnoszą uwagi do porządku obrad lub uznają, że można go już realizować? Nie słyszę sprzeciwu.

Wobec powyższego kontynuujemy posiedzenie zgodnie z porządkiem, który został państwu przedstawiony. Mamy omówić perspektywy realizacji Programu rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej na lata 2016–2019 ze szczególnym uwzględnieniem województwa pomorskiego. Wobec tego bez zbędnej zwłoki, jeśli nie ma innych uwag, uprzejmie proszę pana dyrektora Jarosława Waszkiewicza o zaprezentowanie swojej wypowiedzi.

Dyrektor Departamentu Dróg Publicznych Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa Jarosław Waszkiewicz:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, materiał na ten temat został przekazany na ręce pana przewodniczącego w dniu 15 maja. Postaram się pokrótce go omówić. W materiale znajdują się główne informacje o samym programie, podsumowanie roku 2016, pokazanie tego, co się dzieje w roku 2017 i krótkie omówienie zmian, które planujemy wprowadzić w najbliższym czasie.

Celem strategicznym Programu rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej na lata 2016–2019 jest poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego, zwiększenie dostępności transportowej przez tworzenie spójnej, zrównoważonej i przyjaznej użytkownikowi sieci drogowej, wdrożenie standardów bezpieczeństwa ruchu drogowego eliminujących największe zagrożenia w ruchu drogowym, a tym samym zmniejszenie liczby i skutków wypadków spowodowanych mankamentami infrastruktury drogowej. Na ten cel w rządowym programie na lata 2016–2019 przeznaczone zostaną środki z budżetu państwa w łącznej wysokości 3,8 mld zł.

Minister właściwy do spraw transportu zarządza tym programem oraz nadzoruje i koordynuje jego realizację przez wojewodów. Wojewoda natomiast realizuje program przy pomocy specjalnie powołanej w tym celu komisji. Program polega na ustalaniu priorytetu wydatków inwestycyjnych w formie konkursu i oceny wniosków. Oceną wniosków zajmuje się komisja powołana przez wojewodę. W ocenie wniosków posługuje się ona kryteriami wyboru wniosków, określonymi szczegółowo w rozporządzeniu Rady Ministrów z 27 marca 2009 r. Pokrótce przypomnę, że do tych kryteriów zalicza się kryterium techniczne, kryterium sieciowe, kryterium dostępności komunikacyjnej, kryterium finansowe i kryterium tzw. kontynuacji ciągu.

Jeśli chodzi o rok 2016, w ramach dostępnych środków na ten rok do dofinansowania zakwalifikowały się 492 zadania w skali całego kraju, a w wyniku oszczędności przetargowych udało się zrealizować w sumie 850 zadań. Jak państwo widzą, prawie dwukrotnie większą liczbę zadań, niż to było widać na początku roku, udało się zrealizować w roku 2016 dzięki uzyskiwanym oszczędnościom. Czasami było tak, że niektóre powiaty i gminy otrzymywały kolejne dofinansowanie i w ciągu roku dwukrotnie jeszcze ogłaszały postępowania przetargowe na realizację zadań.

Jeśli chodzi o poziom środków z budżetu państwa na województwa, to akurat na województwo pomorskie, bo tu, oczywiście, jesteśmy, w roku 2016 przeznaczone były 43 743 828 zł na realizację tego programu.

Łącznie jednostki samorządu terytorialnego zgłosiły 1410 poprawnie wypełnionych wniosków, w tym 973 wnioski na zadania na drogach gminnych oraz 437 wniosków na zadania na drogach powiatowych. Łączna suma wnioskowanych dotacji wyniosła 1,771 mld zł, w tym 979 mln na zadania na drogach gminnych i 791 mln na zadania na drogach powiatowych. Finansowanie natomiast na rok 2016 wynosiło 800 mln zł, co w sumie pozwoliło zaspokoić potrzeby samorządu terytorialnego na poziomie 45%.

Jeśli chodzi o efekty zrealizowanych działań w 2016 r., dobrze jest tu właśnie popatrzeć na województwo pomorskie. W sumie liczba wniosków z tego województwa – łącznie były 82 wnioski, w tym 19 na drogi powiatowe i 63 na drogi gminne. Kwota wnioskowana na drogi gminne to były 84 mln zł, na drogi powiatowe – 45 mln zł. Łącznie wnioskowano o 130 mln, 43 mln to była kwota dotacji, w związku z czym w przypadku województwa pomorskiego zakres zaspokojenia potrzeb był na poziomie 34%.

Jeżeli chodzi o wykorzystanie tych dotacji w województwie pomorskim, to wykorzystano 99,11%, czyli praktycznie cała kwota została wykorzystana. Jest to wynik powyżej średniej. Średnio z całego programu na ten rok wykorzystano kwotę w ponad 97%, prawie 98%. Jeżeli chodzi o efekty realizacyjne, to jest to 21,5 km dróg gminnych i 92,5 km dróg powiatowych. Łącznie prawie 114 km dróg w województwie pomorskim.

W roku 2016 łącznie w skali całego kraju przebudowano 986 km dróg, wybudowano 116 km nowych dróg i wyremontowano 181 km dróg.

Teraz, jeśli chodzi o rok 2017, zgodnie z harmonogramem toczyła się rekrutacja wniosków, ich ocena i ustalenie list. Do 31 grudnia 2016 r. nastąpiło zatwierdzenie i ogłoszenie przez wojewodów list wniosków zakwalifikowanych do dofinansowania.

Jeśli chodzi o województwo pomorskie, wysokość środków na rok 2017 wynosi ponad 43,7 mln zł. Liczba zadań na pierwszej liście dofinansowania na drogach gminnych – 13 wniosków uzyska dofinansowanie. Na pierwszej liście dofinansowania na drogach powiatowych jest 10 zadań. Czyli łącznie 23 zadania są przewidziane w skali województwa do dofinansowania z tej kwoty.

Jesteśmy na początku realizacji tego programu w 2017 r. Trzeba mieć na uwadze i liczyć na to, że wzorem zeszłego roku w wyniku realizowanych przetargów powstaną oszczędności i zarówno w skali województwa, jak również w skali całego kraju uda się realizować znacznie więcej zadań niż to wynika z tej pierwszej, zatwierdzonej listy.

Jeśli chodzi o zamierzenia resortu w związku z programem na najbliższy czas, czyli rok 2018, po spotkaniach i na wniosek województw, Związku Powiatów Polskich i Związku Gmin Wiejskich Rzeczypospolitej Polskiej, ministerstwo opracowało i omawiało wstępnie z przedstawicielami tych instytucji propozycje zmian w programie. Te propozycje dotyczą kryteriów stosowanych do oceny wniosków. Chcemy, żeby te kryteria nam lepiej zadziałały.

Proponujemy tutaj zmianę w zakresie kryterium technicznego. Będziemy ograniczali znaczenie tego kryterium, wzmocnimy natomiast znaczenie kryterium sieciowego. Wprowadzimy kryterium dochodowe po to, żeby lepiej można zaznaczać projekty, czy kierować do realizacji projekty w gminach o niższym poziomie dochodów własnych. Dalej, patrzymy również na kryterium kontynuacji ciągu. Będziemy ograniczać znaczenie tego kryterium. Wprowadzimy nowe kryterium bezpieczeństwa ruchu drogowego z dosyć niewielką punktacją, natomiast naszym zdaniem to kryterium jest istotne i uznajemy, że powinno znaleźć się w tym programie wyraźniej.

Te propozycje zostaną w oficjalny sposób, już jako propozycja zmian prawnych, przedstawione przez resort w najbliższym czasie. Składamy właśnie w tej chwili wniosek o uwzględnienie tych zmian w planie pracy rządu na najbliższy czas.

Bardzo dziękuję. Tyle ogólnej informacji. Gdyby były szczegółowe pytania, bardzo o nie prosimy.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Tak. Bardzo dziękuję, panie dyrektorze. Czy do tej wypowiedzi państwo posłowie lub zaproszeni goście mają jakieś pytania i uwagi? Najpierw kieruję pytanie do państwa posłów. Bardzo proszę, pan poseł Grabarczyk.

Poseł Cezary Grabarczyk (PO):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, panie prezydencie, szanowni państwo, ten program miał w założeniach uzupełnić sieć dróg krajowych i wojewódzkich. Zasadą była partycypacja budżetu i samorządów. Okazało się, że program wypalił.

Chciałem zapytać pana dyrektora, czy możemy podać taką sumaryczną wielkość. Ile dróg w skali całego kraju dzięki kolejnym edycjom programu zostało przebudowanych i ile wybudowanych? To już niedługo będzie 8 lat, jak program funkcjonuje. Warto sobie zdać sprawę z tego, jaka jest ta łączna skala. Mamy przedstawione wyniki dla ubiegłego roku i one są bardzo dobre, ale ile samorządy zrealizowały w ciągu tych 8 lat?

Jeżeli takiej informacji nie ma dziś w zasobach pana dyrektora, to proszę o pisemną informację dla członków Komisji. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Tak, proszę bardzo. Pani poseł Maria Zuba, proszę uprzejmie.

Poseł Maria Zuba (PiS):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Panie dyrektorze, mamy już za sobą prawie 5 miesięcy roku 2017. Rzeczywiście, w roku 2016 program realizowany był prawidłowo. Tutaj gminy były mocno zaangażowane w realizację tego programu. Ten rok jakby pokazuje, że sytuacja jest trudniejsza, a to ze względu na sytuację pogodową, ale płyną również sygnały od gmin, że koszty wykonawstwa są większe. W związku z tym, tutaj jest mniejsza szansa na generowanie tzw. rezerw, które tworzą się w wyniku przeprowadzonych przetargów.

Jak państwo, właśnie z punktu widzenia ministerstwa, te fakty oceniają? Jak widzicie realizację programu w 2017 r. na tle 5 minionych miesięcy? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Tak, dziękuję pani poseł. Proszę uprzejmie, kto jeszcze z państwa posłów? Może zaproszeni goście? Bardzo proszę, pan poseł Wojciech Buczak.

Poseł Wojciech Buczak (PiS):

Panie przewodniczący, szanowni członkowie Komisji, szanowni goście, mam jeszcze jedno pytanie, ponieważ ten program jest bardzo dobrze oceniany na poziomie gmin i powiatów. Jest znakomicie realizowany i wykorzystywany. Środki przeznaczone w tym roku są tej samej wysokości co w ubiegłym.

Jeśli chodzi o rok przyszły, czy jest możliwość zwiększenia jednak nakładów na ten program? Podkreślam, że jest bardzo dobrze realizowany. Przynosi dobre efekty. Jest też wielkie oczekiwanie samorządów gminnych i powiatowych na wsparcie z budżetu państwa na ten cel.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Tak, proszę uprzejmie. Pan poseł Aleksander Mrówczyński.

Poseł Aleksander Mrówczyński (PiS):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni goście… Panie dyrektorze, czy prawdą jest to, o czym mój przedmówca wspominał, iż ta kwota, która dotychczas była na realizację Programu rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej, z 850 mln wzrasta do 2 mld? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Tych pytań było kilka, to może dajmy szansę na odpowiedź panu dyrektorowi lub jego współpracownikom. Pan dyrektor wszystkie je skrzętnie notuje. Proszę uprzejmie, panie dyrektorze.

Dyrektor departamentu MIiB Jarosław Waszkiewicz:

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, szanowni państwo, po kolei po prostu postaram się ustosunkować do tych pytań.

Podsumowanie 8 lat. Oczywiście, wykonamy takie podsumowanie. Na pewno bardzo ciekawe efekty nam przyniesie. Wszystkie informacje są w ministerstwie. Myślę, że w ciągu 2 tygodni takie podsumowanie wykonamy i przekażemy je na ręce pana przewodniczącego. Na dzień dzisiejszy mam tylko podsumowanie obecnej edycji programu. Obecna edycja zaczęła się w roku 2016. To, co jest nam znane, w zasadzie wszystko powiedziałem, a reszta jest w materiale przekazanym Komisji.

Teraz większe koszty wykonawstwa w 2017 r. Jesteśmy niby po 5 miesiącach realizacji tego programu, ale mając na uwadze harmonogram, który w programie co roku jest stosowany, to tak naprawdę jesteśmy w trakcie przetargów. Nie mamy jeszcze w ministerstwie informacji przekrojowej na temat efektów tegorocznych przetargów. Trudno mi jest nawet ustosunkować się do tezy, że te ceny są wyższe lub niższe niż w ubiegłym roku. Niewątpliwie taką informację będziemy posiadać. Na bieżąco, w miarę rozstrzygania przetargów, od wojewodów będą napływać informacje na ten temat.

Pochylimy się nad tym tematem. Z naszej strony tutaj sytuacja jest taka, że mamy bardzo korzystny efekt roku 2016, czyli praktycznie dwukrotna liczba zadań, które udało nam się zrealizować… Mamy nadzieję, że nadal będzie to miało miejsce.

Jeśli chodzi o koszty, które w ramach przetargów drogowych są głównymi czynnikami kształtującymi cenę wykonawców, nie zauważamy zasadniczo wzrostu poszczególnych elementów kosztowych. Być może za wyjątkiem tego, co pan minister powiedział, czyli może kwestii mas asfaltowych, ale temu też się przyglądamy. Na dzień dzisiejszy nie ma sygnałów, że koszty surowcowe, materiałowe drastycznie wzrastają – te główne koszty będące czynnikami ceny przetargowej – ale bardzo dziękuję za tę sugestię. Przyjrzymy się, oczywiście.

Mamy nadzieję, że nic się nie zmieni w tym roku, natomiast jest prośba do wszystkich państwa, już na poziomie gmin i powiatów, żeby mieć na uwadze, przeprowadzając przetargi, że te oszczędności mogą powstać, tak? Muszę powiedzieć, że – z doświadczeń zeszłorocznych – niektórzy zarządcy, niektóre gminy i powiaty były zaskoczone tym, że te koszty powstają i w związku z tym trzeba przeprowadzić kolejne postępowanie przetargowe, wybrać wykonawcę kolejnego zadania. Tego czasu jest coraz mniej, więc im sprawniej zostaną te przetargi przeprowadzone, tym lepiej dla nas wszystkich, bo i od strony realizacyjnej nie stracimy sezonu budowlanego, i od strony ewentualnych oszczędności.

Jeśli chodzi o środki na przyszły rok, w całym programie zapisane jest 3,8 mld zł. na 4 lata, czyli 2016–2019. Rozłożenie tych środków na rok 2016 było w kwocie 800 mln zł, na rok 2017 również 800 mln. W tym momencie na rok 2018 planujemy 1,1 mld zł i na rok 2019 również 1,1 mld. To jest nasze wewnętrzne założenie, które przyjmujemy, oczywiście, zgodnie z dokumentami programowymi. O tyle nasz resort będzie występował – o przyznanie takiej wielkości, takiej kwoty w budżecie państwa na rok 2018 i następny. To jest na podstawie obecnie przyjętego programu.

Oczywiście, widzimy również to, co państwo zauważają, że efekty programu dotyczącego dróg gminnych i powiatowych są bardzo dobre. Bardzo chcielibyśmy, żeby ten program nie tylko był kontynuowany po roku 2019, ale był również wzmocniony. Pragnę

państwa zapewnić, że w tym kierunku prace w ministerstwie trwają. Na razie są to prace wewnętrzne i prace koncepcyjne.

W związku z tym pytaniem, czy prawdą jest, że kwota wzrasta na przyszły rok do 2 mld, na razie, oczywiście, posługujemy się istniejącymi zapisami z programu rządowego. Budżet państwa na przyszły rok będzie przecież tworzony w najbliższych miesiącach, już w takiej formie, która zostanie przekazana państwu jako parlamentowi w tym roku. Myślę, że tam będzie trzeba szukać tych kwot i zobaczyć, jakie one są. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Tak, dziękuję bardzo. Były następne zgłoszenia. Pani poseł Chmiel w kolejności, potem...

Poseł Małgorzata Chmiel (PO):

Dziękuję bardzo. Właśnie chciałam dopytać o te pieniądze, więc już dziękuję bardzo.

Chciałam przy okazji tylko zapytać, czy pieniądze, które były rezerwowane na 2016 i 2017 r., zostały w 100% zrealizowane, wykorzystane. Dziękuję.

Dyrektor departamentu MIiB Jarosław Waszkiewicz:

Jeżeli można, od razu powiedzieć na ten temat, to w kwocie na rok 2016… Średnio w Polsce wykorzystano z tej dotacji 97,89% całej przyznanej kwoty. W zależności od województw są to różne kwoty. Dlatego tu pomorskie jest szczególnie bliskie naszemu sercu, bo jest prawie 100% – 99,11%.

Na pewno wszyscy samorządowcy zdają sobie sprawę z tego, jak tymi środkami trzeba gospodarować, żeby jak najszybciej je wykorzystać. Trochę było zaskoczenia w zeszłym roku. Trochę było problemów takich, że przetargi z oszczędności prowadzone w drugiej połowie roku… Zostawało bardzo mało czasu na realizację. Zima czy też jesień również zaskoczyła niesprzyjającą aurą. W tym roku wiosnę mamy niesprzyjającą. Na szczęście, w czasie tej niesprzyjającej wiosny trwały przetargi. Mamy więc nadzieję, że wnioski z zeszłego roku zostaną wyciągnięte i to wykorzystanie będzie jeszcze wyższe. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Tak, ale… Już udzielę głosu panu posłowi, tylko chciałbym zachować pewną kolejność. Pan Aleksander Mrówczyński po raz pierwszy zabiera głos.

Poseł Aleksander Mrówczyński (PiS):

Po raz drugi.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

To w takim razie pierwszy był pan poseł Grabarczyk. Proszę bardzo.

Poseł Cezary Grabarczyk (PO):

Po raz drugi, ale wcześniej się zgłosiłem. Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. To są dobre informacje, także to założenie zwiększenia aż o 300 mln w kolejnych latach wielkości budżetu w ramach programu, ale jeżeli koledzy z Prawa i Sprawiedliwości wyrażą gotowość zgłoszenia podczas prac nad przyszłorocznym budżetem poprawki zwiększającej budżet do 2 mld, to my ponad podziałami tę propozycję poprzemy i obiecamy, że nie będziemy używać nazwy „schetynówki”, żeby was nie drażnić. Konsekwentnie nie używamy, jak widzicie i podtrzymuję, że nie będziemy. Tylko zwiększmy budżet, bo samorządy czekają na te pieniądze.

Natomiast problem, który pani posłanka Zuba podniosła, jest istotny i realny. Z dzisiejszej prasy: w województwie łódzkim wiceprezydent Zduńskiej Woli twierdzi, że niemal w każdym przetargu, który dotyczy budowy drogi lub chodnika, po otwarciu ofert okazuje się, że potrzeba na inwestycję 100 lub 200 tys. zł więcej. Ten problem naprawdę występuje.

Teraz moje pytanie: Czy mamy w programie taką rezerwę? Pytam, ponieważ postępowanie przetargowe wymaga określonego czasu na przeprowadzenie, a potem mamy krótki sezon na zrealizowanie tej inwestycji. Jeżeli będzie potrzeba powtarzania przetargu, a nie będzie można uruchomić rezerwy i dołożyć środków finansowych, to może się okazać, że nie zdołamy wykorzystać wszystkich środków w bieżącym roku. Gdybym mógł, w tym zakresie, otrzymać informację. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Przepraszam, teraz pan poseł Mrówczyński. Proszę, panie pośle.

Poseł Aleksander Mrówczyński (PiS):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, skąd kwota 2 mld wzięła się w mojej głowie? Otóż na jednym ze spotkań parlamentarnego zespołu do spraw rozwiązywania problemów mieszkańców „Polski powiatowo-gminnej" gościł pan minister Adamczyk. Być może, że nie zrozumieliśmy, że to w sumie ta kwota miała tyle wynieść. Na tym spotkaniu, tak w ramach odniesień ku nam – nikt do tego nie upoważnił mnie – mówił, żeby też nie nazwać tych dróg „adamkówkami". Tak prosił. To tak à propos.

Jeżeli chodzi o kwestię wzrostu, panie dyrektorze, pragnę przekazać taką informację, bo też ją posiadam. W województwie pomorskim zapotrzebowanie na rok 2016 było na kwotę około 120 mln zł, faktyczna realizacja jest w granicach 50 mln, gdyż jeżeli 800 mln podzielimy przez 16 województw, to taką kwotę otrzymamy. Gdyby ten wzrost był planowany razy 2,5, to – że tak powiem – spełniłby oczekiwania samorządowców, bo rzeczywiście zapotrzebowania są 2-krotnie wyższe, np. na budowę dróg lokalnych, tak? Stąd na pewno taki wniosek – nieistotne, czyj wniosek – należy poprzeć, żeby tych środków było jak więcej, oczywiście, w ramach posiadanych możliwości. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Tak, proszę bardzo. Pani poseł Maria Zuba.

Poseł Maria Zuba (PiS):

Panie pośle Grabarczyk, chętnie będziemy używać określenia „schetynówka", jeżeli remonty, modernizacja i rozbudowa dróg będą realizowane z portfela prywatnego pana Schetyny. Póki co, to jest z budżetu państwa. Jest to program rządowy.

Chciałam się skupić na temacie kryteriów, bo tutaj pan dyrektor zasygnalizował zmianę punktacji dla poszczególnych kryteriów i wprowadzenie nowego kryterium.

Z rozmów, które prowadzimy w czasie spotkań z mieszkańcami gmin i samorządami, płynie taka obawa, że zwiększenie kryterium sieciowego w wielu przypadkach spowoduje niekorzystną sytuację dla tych ważnych dróg w gminach czy w powiatach, które są na obrzeżach, a tam się lokalizują przedsiębiorcy z rozbudową i budową swoich firm. To dla samorządów jest bardzo istotne. Tutaj jest prośba, aby jeszcze się nad tym zastanowić, czy odejść, czy to kryterium punktować wyżej.

Druga rzecz. Wprowadzane jest nowe kryterium. Proszę coś więcej nam powiedzieć na temat tego nowego kryterium. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję. Wobec tego, panie dyrektorze, oddaję panu głos.

Dyrektor departamentu MIiB Jarosław Waszkiewicz:

Tak po kolei – temat elastyczności w wykorzystaniu środków i w reagowaniu na płynące z rynku ceny w przetargach. Proszę państwa, ten temat jest bolączką tego programu związaną ze źródłem finansowania. Źródłem finansowania jest budżet państwa, który jest narzędziem rocznym, a dotacja z budżetu państwa rządzi się specyficznymi prawami związanymi z jej wykorzystaniem i rozliczaniem. W tej formie ograniczenia są nie do przezwyciężenia i trudno jest mówić o elastyczności przy takiej sztywności tego narzędzia.

Natomiast ta elastyczność jest na poziomie województw i na poziomie działań komisji przy wojewodzie, która tak naprawdę powinna – i to robi w dniu dzisiejszym – elastycznie reagować na sygnały płynące z poszczególnych postępowań przetargowych, z rynku. Ta lista jest listą elastyczną. Każda z nich ma kreskę budżetową. W każdym województwie jest lista uszeregowana względem punktowanych kryteriów, ale też jest linia budżetowa. W każdym momencie ta linia budżetowa powinna być weryfikowana w zależności od wyników postępowań przetargowych i reakcja ze strony wojewody powinna następować. Natomiast jeżeli jest ryzyko przekroczenia całej puli dla województwa, to jest sprawa dosyć poważna i również dosyć sztywna, bo dla każdego województwa kwoty są sztywno zapisane w programie jako kwota dostępna dla danego województwa. Te reakcje wymagałyby już działań na poziomie ministerstwa i tak naprawdę rządu, żeby

wesprzeć jakieś województwo, w którym w wyniku postępowań przetargowych np. brakuje środków. Takie są zasady tego programu.

Troszkę przechodzę do drugiego pytania – i 2 mld zł, i prac w resorcie, o których powiedziałem, wewnętrznie na razie prowadzonych. Chcemy wyciągnąć wnioski z tego programu, również w zakresie wzrostu elastyczności, czyli tak naprawdę program, o którym już myślimy, który zastąpi ten program albo będzie jego kontynuacją w następnych latach, będzie jak najbardziej czerpał z jego doświadczeń. Jednym z celów będzie tutaj wprowadzenie większej elastyczności.

Teraz, jeśli chodzi o województwo pomorskie, wnioskowane… Jeszcze troszeczkę o tych 2 mld zł. Jeżeli tak podsumować środki na drogi samorządowe, jakie są dostępne, czyli planowany przez nas w 2018 r. 1,1 mld zł. z programu dróg gminnych i powiatowych, plus rezerwę subwencji ogólnej, bo jeszcze jest drugie narzędzie, a w ramach tej rezerwy dostępnych jest rokrocznie około 330 mln, łącznie to już daje rząd 1,5 mld zł, więc tutaj już jesteśmy dosyć bliscy. A jeszcze, tak jak powiedziałem, trwają prace wewnętrzne nad nowym następcą programu.

Jeśli chodzi o województwo pomorskie, rzeczywiście, wnioskowano o 130 mln zł. Zadania opiewały łącznie na kwotę 130 mln zł. Dostępna kwota dla województwa to były 43 mln. W skali całego kraju, rzeczywiście, to jest województwo, w którym zaspokojenie potrzeb było jednym z najniższych, jeżeli nie najniższe. Przyznajemy, że potrzeby w tym województwie mogą być bardzo duże. W ramach kryteriów, na które będziemy teraz patrzeć i je zmieniać, wprowadzamy kryterium dochodowe. Może nie rozwiąże ono tego problemu bezpośrednio, ale przynajmniej będzie lepiej dystrybuować te środki, tzn. do gmin i powiatów, które potrzebują największego wsparcia. Dlatego bardziej na tym etapie pracujemy w zakresie kryteriów. Jeżeli w przyszłym roku pojawią się większe kwoty – mamy nadzieję, liczymy na 1,1 mln – to, oczywiście, dla województwa również będzie dostępna znacznie większa kwota.

Ostatnie pytanie. Jeśli chodzi o kryteria, to w tej chwili są dwie rzeczy, które mogę na dzień dzisiejszy powiedzieć. Po pierwsze, korzystamy zarówno z własnych doświadczeń i z własnych wniosków wyciągniętych z funkcjonowania tego programu, jak też prowadziliśmy szerokie konsultacje. Spotykaliśmy się w resorcie i zadawaliśmy pytania na tych spotkaniach. Braliśmy pod uwagę wnioski wielu podmiotów, które realizują ten program albo są z nim związane. Próbowaliśmy w najlepszy sposób połączyć wszystkie te wnioski w nową, optymalną strukturę kryteriów. Oczywiście, to jest propozycja z naszej strony, która po raz pierwszy została jakby sformalizowana. Za chwilę ujrzy światło dzienne jako propozycja już do takich oficjalnych dyskusji. Na razie jest to wynik naszej pracy, wynikający z naszej analizy poprzednich lat i z wniosków, które napłynęły do resortu.

Oczywiście, bardzo dziękujemy za zwrócenie nam uwagi na to kryterium sieciowe, które teraz rzeczywiście będzie lepiej działać. Punktacja tego kryterium podniesie się z 5 pkt do 10 pkt maksymalnie, więc dwukrotnie jakby zwiększy się waga tego kryterium. Nadal jednak jest to jedno z kryteriów i chyba nie można nawet powiedzieć, że jest kryterium decydującym, bo inne kryteria również będą miały odpowiednio dużo punktów, które będzie można zdobyć przy każdym wniosku.

Kryterium wsparcia bezpieczeństwa ruchu drogowego jest związane z realizacją Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego i z działaniami Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Na wniosek krajowej rady zostało ono wprowadzone do programu. To kryterium z punktacją około 3 pkt, więc jest to na razie tylko próba podejścia do tematu, ale wydaje mi się, że dosyć istotna. Oczywiście, dla tego kryterium przygotujemy szczegółowe informacje dla wszystkich, żeby wiedzieć, jak ono działa.

Jeśli chodzi o najbliższe działania w tym zakresie, będziemy chcieli wprowadzić to już oficjalnie do dokumentów rządowych. W ramach tych prac – to będą prace legislacyjne, prawne – będą przeprowadzane konsultacje społeczne i szerokie dyskusje, żeby ze wszystkimi wypracować ostateczny wzór kryteriów, a później jeszcze, żeby w odpowiednim czasie je zapisać w naszych dokumentach i dać odpowiedni czas na przygotowanie się jednostek realizujących program i na zastosowanie tych nowych kryteriów. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. To w takim razie, proszę państwa, będziemy się zbliżać do zamknięcia pierwszego punktu. Mamy cztery punkty do realizacji.

Jeszcze zgłasza się pan poseł Cymański. Bardzo proszę o krótkie pytanie.

Poseł Tadeusz Cymański (PiS) – spoza składu Komisji:

Bardzo cieszę się z tego, że przedstawiono kryteria. Pytanie moje jest takie: Kiedy będzie ten efekt? To jest bardzo trudny i fantastyczny plan. Ponieważ jestem już dojrzałym posłem, jak świat światem, zawsze czynniki dojścia, lobbingu… Tego naszego, poselskiego, bo poseł do wyborów słyszy pytanie: „Co załatwiłeś?". Do tego kryteria są kapitalną rzeczą.

W związku z tym, tylko co do jednego kryterium, tego sieciowego, tak spytam delikatnie. Czy to nie jest efekt przemyśleń i refleksji nad dużymi inwestycjami, również drogowymi i mostowymi, o których – jak to się mówi z perspektywy czasu, bo prawda jest córką czasu – można dyskutować? Mówię np. o obciążeniach ruchu drogowego. Nie chcę tutaj, oczywiście, wywoływać burzy w szklance wody.

Drugie pytanie. Czy służby państwowe analizują również rynek kruszyw? Z branży, od ludzi, którzy w tym się kręcą – teraz, kiedy jest ogromny boom i gigantyczne pieniądze, nie jest tajemnicą, że jest więcej zleceń niż tych możliwości. Vide: sprawa asfaltu, chociaż ta sprawa jest opanowana i tutaj nie ma dużego ruchu. Natomiast w cenach kruszywa to jest kapitalny czynnik kosztotwórczy. Mówię również o naszym kruszywie. Pytanie: Czy sprowadzamy kruszywo, a jeżeli tak, to – z całym bogactwem tego pytania – jakimi kanałami i kto? Krótko mówiąc, pytam, czy rząd, mając w swoim ręku służby, jest w stanie też pod tym kątem patrzeć na ten rynek, bo sygnały o wzroście i wysokich cenach też do mnie dochodzą. Widziałem, jak głowy się poruszały, więc będzie pan miał to jutro, a my to wiemy już dziś.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Tak. Dziękuję bardzo, panie pośle. Panie dyrektorze, krótko.

Dyrektor departamentu MIiB Jarosław Waszkiewicz:

Przepraszam. To już w takim razie bardzo krótko.

Znany jest harmonogram prac na przyszły rok. Wiadomo, że do 15 września 2017 r. będzie trwał nabór wniosków na rok kolejny. Do tego czasu musimy być gotowi z tym wszystkim, o czym powiedziałem – po dyskusji, po konsultacjach społecznych kryteriów, po wdrożeniu ich do naszych dokumentów programowych i później, żeby był również czas na zastosowanie tego w nowym naborze wniosków już na przyszły rok. Taką ścieżkę harmonogramową mamy przyjętą.

Teraz kryteria. Krótko. To nie jest ostateczna propozycja. To jest nasza pierwsza propozycja, wynikająca z wpływających wniosków. Jesteśmy dalej otwarci na dyskusję.

Jeśli chodzi o czynniki kosztotwórcze, ministerstwo ma narzędzia do bieżącego monitorowania czynników kosztotwórczych w przetargach realizowanych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad. Na bieżąco w ramach tych przetargów możemy zbierać informacje, żeby budować obraz statystyczny.

W ostatnich miesiącach otwarto wiele ofert w tych przetargach. Cały czas notujemy ceny, z małymi wyjątkami, które są niższe od założonego kosztorysu, generujące oszczędności na poziomie 30%, czasami nawet 40%, w zależności od przetargu. Na co to może wskazywać? Z naszego punktu widzenia, na dzień dzisiejszy raczej nie wskazuje to na wzrost kosztów budowy dróg, natomiast może to wskazywać tak naprawdę na pewne – dobre lub mniej dobre – podejście do kosztorysowania. Kosztorys, który tworzy zamawiający inwestor, w naszym przypadku generalna dyrekcja działająca przez oddziały, powinien być odpowiednio aktualny i odzwierciedlać wszystkie tendencje rynkowe. W ramach tej aktualizacji, która bez wątpienia powinna być przeprowadzona przed postępowaniem przetargowym, wszystkie aktualne czynniki rynkowe powinny być zbadane. Mam nadzieję, że tak się dzieje na sieci dróg krajowych i tak powinien działać każdy zarządca na swojej sieci. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Proszę państwa, nie będę tutaj – że tak powiem – komentował tej naszej dyskusji, dotyczącej pierwszego punktu, ale myślę, że jako Komisja w całości będziemy bardzo zdecydowanie optować za tym, żeby 2 mld były w budżecie państwa. To jest jakby też nasze zadanie. Rzeczywiście, przystępujemy teraz w czerwcu do pracy nad nowym budżetem państwa na rok 2018. Te założenia już będą znane.

Będziemy więc jako Komisja w tym kierunku szli, tym bardziej, że mamy argumenty. Proszę państwa, gospodarka polska rośnie. Agencje ratingowe bardzo wyraźnie pokazują bardzo dobre wyniki polskiej gospodarki za pierwszy kwartał. Mamy znakomite wpływy do budżetu. Uszczelnienia podatkowe, walka z korupcją itd. To wszystko daje świetne efekty. Plan Morawieckiego rusza z kopyta. Komisja Europejska podnosi prognozę wzrostu gospodarczego dla Polski. Oczywiście, oby tak było dalej.

Wobec powyższego myślę, że i opozycja, i koalicja, i wszyscy razem, pracując w Komisji, musimy, proszę państwa, w tym budżecie znaleźć jeszcze więcej środków. Dzięki temu będzie lepsza sytuacja gospodarcza państwa polskiego. Czym są drogi dla gospodarki, każdy dobrze wie. Myślę też, że chociaż jest to tak bardzo istotny element funkcjonowania państwa polskiego, niestety, zajmujemy jedno z ostatnich, niechlubnych miejsc w Unii Europejskiej pod względem kosztów wypadków, zdarzeń drogowych i ofiar śmiertelnych. To jest też dla nas duże wyzwanie. Co prawda, poprawia się ta sytuacja z roku na rok, ale jednak te porażające dane z Biura Ruchu Drogowego pokazują, jakie są koszty śmiertelności, wypadkowości, leczenia, rent itd. po wypadkach drogowych, które to wypadki mają właśnie miejsce na drogach publicznych. To wszystko nas powinno obligować do tego, żebyśmy jak najwięcej inwestowali w bezpieczeństwo na drogach publicznych samorządowych, krajowych, czy tych jeszcze wyższego rzędu.

Wobec tego przejdźmy do punktu drugiego. Bardzo proszę panów komendantów. Chodzi o realizację punktu dotyczącego bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach powiatowych i gminnych na przykładzie powiatów chojnickiego i starogardzkiego. Bardzo proszę pana komendanta o zaprezentowanie swojego wystąpienia.

Komendant powiatowy Policji w Starogardzie Gdańskim insp. Bogusław Ziemba:

Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, szanowni goście, postaram się – może nie w telegraficznym, ale dosyć szybkim tempie – przedstawić bezpieczeństwo w ruchu drogowym na obszarze powiatów starogardzkiego oraz chojnickiego.

Policja jako służba powołana do ochrony bezpieczeństwa ludzi oraz utrzymania porządku publicznego prowadzi różnorodne działania zmierzające do poprawy poczucia bezpieczeństwa obywateli. Jednym z obszarów takiego działania jest dążenie do ograniczenia zdarzeń w ruchu drogowym oraz minimalizacja ich skutków.

Na początku przedstawię dane dotyczące zdarzeń drogowych i bezpieczeństwa w ruchu drogowym na terenie powiatu starogardzkiego. Jak państwo widzą tutaj na załączonym slajdzie, powiat starogardzki obejmuje teren 13 gmin. Powierzchnia: 1345 km^2. Liczba ludności: około 127 tys.

Stan bezpieczeństwa w ruchu drogowym na terenie powiatu kształtował się w ostatnich 2 latach w sposób następujący. Jeśli chodzi o wypadki drogowe, w 2015 r. miały miejsce 182 zdarzenia, w 2016 r. – 169. Jeśli chodzi o osoby zabite, które zginęły na drogach naszego powiatu, 14 osób zginęło w roku 2015, 11 osób zginęło w roku 2016. To jest taka tendencja, która od iluś lat utrzymuje się nam z tendencją spadkową. Robimy wszystko, żeby tych ofiar, które poniosły śmierć na miejscu – tak jak pan przewodniczący też wskazywał, w ramach programu, w którym uczestniczy Policja – było jak najmniej. Jeśli chodzi o osoby ranne, w 2015 r. było 227 osób, w 2016 r. – 193.

Jeśli chodzi o kolizje drogowe, to są zdarzenia, w których nie ma ofiar, nie ma rannych, natomiast są tylko straty materialne, ale one na pewno też rzutują na bezpieczeństwo w ruchu drogowym i tak naprawdę mogą dotykać każdego z nas. Tutaj, niestety, praktycznie chyba we wszystkich powiatach – z tego, co się orientuję – następuje wzrost, ale to jest spowodowane tym, że po prostu jest coraz większe natężenie ruchu. W naszym powiecie na 127 tys. mieszkańców mamy zarejestrowanych około 105 tys. różnego rodzaju pojazdów. To jest po prostu kilka razy więcej niż jeszcze ileś lat temu.

Te same dane przedstawiam w formie graficznej. Myślę, że skoro one były omawiane przeze mnie, to przejdziemy do następnego slajdu.

Odrębne dane przygotowałem dla samego miasta Starogardu Gdańskiego w granicach administracyjnych, żeby ukazać, ile tych zdarzeń jest w stosunku do terenu całego powiatu. Jeśli chodzi o wypadki na terenie Starogardu Gdańskiego, odnotowaliśmy ich 69 w 2015 r. i 68 w 2016 r. Jeśli chodzi o osoby, które poniosły śmierć na miejscu, zginęła 1 osoba w 2015 r. i 2 osoby w 2016 r. Te różnice są nieznaczne. Jeśli chodzi o osoby ranne, było ich 81 w 2015 r. i 74 w 2016 r. Jeśli chodzi o liczbę kolizji drogowych na terenie miasta, to akurat tutaj dane się ukształtowały praktycznie na tym samym poziomie w jednym i w drugim roku.

Te same dane przedstawiam w formie graficznej. Myślę, że tutaj już nie będę komentował, bo te dane były omawiane.

Widzą państwo tutaj udział wypadków drogowych, które zaistniały w granicach administracyjnych naszego miasta, w stosunku do ogółu wypadków z terenu całego powiatu. Miasto wygenerowało praktycznie prawie 40% zdarzeń drogowych, które zaistniały w całym powiecie. To dosyć znaczna liczba, bo tak naprawdę powierzchnia miasta jest niewielka w stosunku do terenu całego powiatu, a liczba kilometrów dróg też nie jest na tyle duża, żeby wypadało aż 39% tych zdarzeń. Natomiast wzmożony ruch powoduje to, że zdarzenia występują na terenie miasta i generują dosyć spory udział procentowy.

Najczęstszymi przyczynami wypadków drogowych w powiecie starogardzkim, są nadmierna prędkość, nieudzielanie pierwszeństwa przejazdu, nieprawidłowe wykonanie manewru oraz niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami. Tutaj są przykładowe zdjęcia z naszego powiatu.

U góry widzą państwo wypadek na autostradzie A1, gdzie kierowca samochodu Mercedes uderzył w słup mostu, następnie wypadek w miejscowości Kamienna Karczma, gdzie samochód dostawczy uderzył w drzewo oraz wypadek w miejscowości Janin na drodze wojewódzkiej w kierunku Gdańska.

Do tragicznych wypadków drogowych dochodzi również w wyniku zderzenia się z elementami infrastruktury drogowej oraz najechania na obiekty usytuowane zbyt blisko jezdni. Tymi obiektami są np. podpory mostów, słupy, bariery, ekrany dźwiękochłonne, obiekty budowlane, przystanki i drzewa.

To są zdarzenia, które też zaistniały w ostatnich 2 latach na terenie naszego powiatu. Po lewej stronie zdarzenie w miejscowości Krąg na drodze ze Starogardu Gdańskiego. Uderzenie w przystanek autobusowy – 2 osoby poniosły śmierć na miejscu. Uderzenie w drzewo na drodze ze Smętowa Granicznego do Skórcza – kierujący Audi A4 również poniósł śmierć na miejscu.

Na terenie powiatu starogardzkiego znajduje się bardzo wiele odcinków dróg o dużym lub wręcz bardzo dużym zadrzewieniu poboczy. W wielu miejscach drzewa znajdują się tuż przy samej jezdni w odległości zaledwie kilku lub kilkudziesięciu centymetrów od jej krawędzi. W niektórych krajach europejskich na potrzeby bezpieczeństwa ruchu drogowego określono minimalną odległość drzew od jezdni oraz ich maksymalną średnicę. Dostosowanie zagadnienia zieleni do wymogów bezpieczeństwa współczesnego ruchu drogowego wymaga utworzenia tzw. strefy bezpieczeństwa. Jej szerokość jest zależna od dopuszczalnej prędkości, kategorii drogi, natężenia ruchu, geometrii drogi i pobocza.

W art. 43 ustawy o drogach publicznych określono odległości, w jakich od jezdni mogą znajdować się obiekty budowlane, właśnie ze względu na bezpieczeństwo. Nie będę już tutaj może tego czytał, bo państwo to widzą – w zależności od rodzaju drogi i terenu, czy jest zabudowany, czy nie jest zabudowany. Natomiast dosyć istotne są następne spostrzeżenia.

Niestety, dotychczas nie ustalono takich stref dla drzew znajdujących się przy polskich drogach. Drzewa, tak samo jak obiekty budowlane, na trwałe związane są z gruntem i przez to stają się obiektami bardzo niebezpiecznymi dla ruchu drogowego. W Niemczech i w Holandii drzewa o średnicy pnia powyżej 7–8 cm uznano za przeszkody już niebezpieczne.

Zmniejszenie tzw. wskaźnika ciężkości wypadków można osiągać poprzez wielokierunkowe działania prewencyjne, ratownicze, inżynieryjne i edukacyjne, a w szczegól-

ności poprzez kształtowanie drogi – jak to nazwałem – wybaczającej błędy kierowcy i otoczenia jezdni pozbawionego niebezpiecznych obiektów.

Tu są slajdy, które też pokazują zdarzenia drogowe z naszego terenu. Jak państwo widzą, kierowca, wykonując manewr, czy to jakiś ogromny, czy inny, jeżeli będzie chciał zjechać z jezdni, praktycznie nie ma możliwości, żeby się nie natknąć na drzewo.

Pozwoliłem sobie na koniec podsumowania powiatu starogardzkiego na zacytowanie takiego motta ze szwedzkiego programu poprawy bezpieczeństwa na drogach. To motto brzmi w sposób następujący: „Jest rzeczą niewyobrażalną, aby we współczesnym humanitarnym społeczeństwie człowiek, który popełnił niezamierzony błąd w ruchu drogowym, był karany wyrokiem śmierci z jego natychmiastowym wykonaniem".

Następnie przejdę do danych z powiatu chojnickiego. Tak jak państwo widzą, powiat chojnicki obejmuje 5 gmin. Zamieszkuje ten powiat około 96 tys. mieszkańców. Powierzchnia: 1364 km^2.

Jeśli chodzi o dane z tego powiatu, to kształtują się one w sposób następujący. Wypadki w 2015 r. – 87, rok później – 106. Zabitych osób – 4 w 2015 r., 6 w 2016 r. Rannych – odpowiednio 113 i 139. Tak dla wyjaśnienia powiem, że do osób, które zginęły na miejscu, według statystyk policyjnych zaliczamy te, które zginęły na miejscu zdarzenia lub umarły w ciągu 30 dni od chwili wystąpienia tego zdarzenia.

Stan bezpieczeństwa, jeśli chodzi o kolizje. Tak samo w powiecie chojnickim nastąpił ich wzrost. Myślę, że przyczyny są te same – duże nasilenie, natężenie ruchu na naszych drogach powoduje to, że tych kolizji i zdarzeń, gdzie są tylko straty materialne, z roku na rok po prostu przybywa. Te same dane w formie wykresu.

Tak jak w przypadku Starogardu Gdańskiego, dane dotyczące samego miasta Chojnice. Wypadki – 39 zdarzeń w 2015 r., 43 w 2016 r. Osób zabitych nie było w 2015 r., ale była 1 osoba w 2016 r. Rannych – odpowiednio 44 i 45. Kolizje na terenie miasta Chojnice, gdzie również jest tendencja wzrostowa – 322 zdarzenia w 2015 r. i 359 w 2016 r.

Tak samo pokusiłem się o porównanie tych wypadków drogowych, które zaistniały w granicach administracyjnych miasta, do całego powiatu. Miasto Chojnice wygenerowało 42% wypadków w stosunku do wszystkich zaistniałych na terenie powiatu.

Osobne dane pozyskałem jeszcze odnośnie do zdarzeń na obwodnicy Chojnic. Myślę, że przy dzisiejszym spotkaniu to dosyć istotny element. Jeśli chodzi o zdarzenia na terenie obwodnicy Chojnic, jak wiemy, praktycznie cały ruch drogi krajowej jest tam kierowany. Wypadki w 2015 r. – tylko 1 zdarzenie, w 2016 r. – tylko 3 zdarzenia. Zabitych osób na terenie obwodnicy nie było ani w jednym, ani w drugim roku. Rannych – odpowiednio 5 osób w 2015 r. i 3 osoby w 2016 r. Jeśli chodzi o kolizje, też nie było ich zbyt wiele – 17 w 2015 r., 22 zdarzenia w 2016 r. Tutaj w formie graficznej te dane, które państwu przekazałem.

Procentowy udział wypadków drogowych odnotowanych na terenie obwodnicy Chojnic do liczby wypadków zaistniałych na terenie całego powiatu. Wypadki na obwodnicy stanowią 2% wszystkich zdarzeń na terenie powiatu, a w porównaniu do miasta stanowią 5% zaistniałych na terenie miejskim.

Najczęstsze przyczyny wypadków drogowych z winy kierującego pojazdem to nieudzielanie pierwszeństwa przejazdu, niedostosowanie prędkości do warunków ruchu, nieprawidłowe wykonanie manewru oraz niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami.

Pod koniec mojego wystąpienia jeszcze przedstawię państwu dane, jeśli chodzi o liczbę zatrzymanych kierowców w stanie nietrzeźwości i liczbę badań na zawartość alkoholu przeprowadzonych przez policjantów w ciągu całego roku. Jak państwo widzą, dane dotyczące powiatu starogardzkiego, jeśli chodzi o liczbę przeprowadzonych badań, są podobne. W 2015 r. i w 2016 r. prawie 30 tys. kierowców zostało przebadanych w jednym i w drugim wypadku. Natomiast 229 kierujących – tak jak na dole widzimy – zostało zatrzymanych przez naszych policjantów w roku 2015 i 202 w roku 2016. To jest taka tendencja, która utrzymuje się od jakiegoś czasu. Staramy się intensyfikować badania na zawartość alkoholu, natomiast osób w stanie nietrzeźwości, które zostają przez nas ujawnione w czasie jazdy, jest mniej. Mam nadzieję, że tutaj różnego rodzaju akcje profilaktyczne i edukacyjne oraz stosowanie zasady „zero tolerancji" przez policjantów

w takiego rodzaju przypadkach powodują to, że jednak mniej osób decyduje się na zasiadanie za kierownicą po tzw. jednym kieliszku.

Te same dane, jeśli chodzi o powiat chojnicki. To 14 tys. badań w roku 2015 i 15 tys. badań przeprowadzonych w 2016 r. Liczba nietrzeźwych też spadła z 204 do 147.

Ważnym elementem, mogącym mieć wpływ na bezpieczeństwo w ruchu drogowym, jest możliwość prowadzenia przez policjantów statycznych kontroli drogowych w miejscach umożliwiających bezpieczne zatrzymanie pojazdu. Wiele dróg w naszym powiecie nie pozwala na bezpieczne zatrzymanie pojazdu. Brak jest zatoczek oraz miejsc, w których można zjechać na pobocze bez uszkodzenia auta. Dlatego, planując budowę dróg oraz przebudowując istniejące drogi, należy w miarę możliwości dążyć do budowy takich zatok, które w razie potrzeby mogą posłużyć do zaparkowania pojazdów, które uległy awarii lub zostały unieruchomione, ale też – tak jak mówiłem wcześniej – zostały zatrzymane do kontroli dokonywanej przez policjantów.

Ostatni slajd. Reasumując, na bezpieczeństwo w ruchu drogowym składa się wiele czynników, począwszy od projektowania i budowy drogi, poprzez jej nawierzchnię, warunki atmosferyczne, natężenie ruchu i infrastrukturę drogową, do służb odpowiedzialnych za porządek i bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Nie ma złotego środka, który pozwoli na wyrugowanie wypadków i kolizji z naszych dróg. Jestem przekonany natomiast, że ciągła współpraca i wymiana informacji pomiędzy instytucjami odpowiedzialnymi za bezpieczeństwo w ruchu drogowym zdecydowanie wpłynie na jego poprawę i ograniczenie ofiarochłonności na drogach w naszym kraju. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Panie komendancie, bardzo dziękuję za niezwykle sprawne przedstawienie sytuacji w państwa powiatach. Wszyscy jesteśmy pod wrażeniem tych zdarzeń drogowych. Myślę, że tu chyba dyskusja jest zbędna, bo wszyscy wiemy, o co chodzi i z czego się te wypadki biorą. Zresztą pan komendant to znakomicie przedstawił. Dane Biura Ruchu Drogowego są oficjalnie dostępne.

Może tylko jako pewne podsumowanie, choć nieudolne, powiem tylko tyle, proszę państwa, że koszty wszystkich zdarzeń drogowych w 2013 r. to jest 50 mld zł. Proszę sobie wyobrazić, że tyle kosztują nas wypadki drogowe. To są dane oficjalne za 2013 r. To jest 49,1 mld, czyli prawie 50 mld zł. Nie milionów, tylko miliardów. To jest porażająca kwota. Oczywiście, ona się rozkłada na leczenie i na wszystkie zasiłki pogrzebowe itd. Wiedzą państwo dobrze, o co chodzi, ale to powinno się zmienić. W XXI w. to jest pewien wstyd dla nas, że są aż takie koszty, ale i że aż tylu ludzi ginie na drogach.

Na pewno ludzie popełniają błędy, bo wszyscy to robimy, natomiast są pewne niekonsekwencje w postępowaniu, także formalnoprawnym, czyli mówimy tu o złych drogach, złych nawierzchniach, złym stanie technicznym samochodów, złym nadzorze technicznym nad badaniami samochodowymi. O tym mówiliśmy niedawno na posiedzeniu Komisji, kiedy to wprost powiedziano nam, że ze stacji diagnostycznych wyjeżdżają niesprawne samochody. Po prostu ludzie przyjeżdżają po pieczątkę. To się musi zmienić. Tu akurat dużo do powiedzenia będą mieli starostowie, bo to jest ich kompetencja, ale jeśli o tym mówimy, to proszę sobie wyobrazić, że te 50 mld zł to idzie właśnie z budżetu państwa. Gdybyśmy te pieniądze mieli i zainwestowali w drogi, to dzisiaj nie musielibyśmy się martwić, że to będzie 1 mld zł. czy 1,5 mld zł.

Podam jeszcze państwu jedną dramatyczną statystykę. Sam osobiście zapytałem ministra infrastruktury i budownictwa, ile osób zginęło w Polsce w 2015 r. i 2016 r. w wyniku bezpośredniego uderzenia samochodu w drzewo przydrożne. Wyniki są takie, że w 2015 r. w wyniku bezpośredniego uderzenia samochodu w drzewo zginęło wprost 401 osób, a w 2016 r. 425 osób, czyli, krótko mówiąc, ponad 400 osób co roku ginie w wypadkach. Ta informacja jest taka, że jedzie samochód i niezależnie od tego, czy ten samochód się popsuł, czy to była wina kierowcy, nawierzchni czy samochodu, to ten samochód trafił w drzewo stojące przy drodze. Nad tym też powinniśmy się zastanowić. To jest w każdym przypadku ponad 400 osób.

Dziękuję bardzo. Wyczerpaliśmy punkt drugi. Przechodzimy do punktu trzeciego. W trzecim punkcie mamy perspektywy budowy obwodnicy Starogardu Gdańskiego na drodze krajowej nr 22. Bardzo proszę o podjęcie tematu przez pana posła Jana Kiliana.

Poseł Jan Kilian (PiS):

Panie przewodniczący, panie prezydencie, szanowni państwo, drodzy posłowie Komisji, na początku przede wszystkim chciałbym podziękować panu przewodniczącemu na wyrażenie zgody na to, że dzisiaj obradujemy w Starogardzie, jak i, oczywiście, koleżankom i kolegom posłom, którzy uczestniczą w naszym dzisiejszym spotkaniu. Jeszcze raz bardzo dziękuję.

Pozwolą państwo, że – zanim pan prezydent Biesek-Talewski bardzo szczegółowo przedstawi problem obwodnicy – ograniczę się, także i ze względu na dosyć ograniczony czas, do pewnego rysu historycznego, który pokaże pewną drogę, jaką starogardzianie przeszli do dzisiejszego momentu.

Mianowicie obwodnica Starogardu Gdańskiego była w zasadzie planowana już na przełomie lat 70. i 80. ubiegłego stulecia, ale nie była wówczas zrealizowana. Wytyczono w miejskim planie obszar pod budowę przyszłej obwodnicy, ale ze względu na to, że przebieg jej był właściwie wyznaczony przez centrum miasta, a mnóstwo kolizji tutaj występowało, nie doszło do realizacji.

Początek obecnego stulecia rozpoczął nową erę w całym systemie transportu w Polsce. Rozwój motoryzacji i upadek kolei, bo to też jest jedna z przyczyn, spowodowały rozwój problemu, który jeszcze w latach 80. w zasadzie nie istniał. Korki, ogromne obciążenia miejskich ulic, hałas. Starogardzka obwodnica nabierała także coraz bardziej konkretnych kształtów.

W latach 2002–2008 zapadły decyzje o przebudowie drogi nr 22 przez miasto Starogard Gdański. I co się stało? To, oczywiście, kosztem obwodnicy głównej Starogardu Gdańskiego. Prace nad przebudową trwały od 2006 do 2008 r. Decyzja o przebudowie „Berlinki” spowodowała, że o samej głównej obwodnicy Starogard miał właściwie na długo zapomnieć. Trzeba też zdać sobie sprawę z tego, że wybudowanie tego bezpiecznego odcinka drogi, jak by nie było, przez środek miasta miało i swoje złe strony. W sposób szczególny spowolniło ruch drogowy na głównej arterii miasta.

Decyzja podjęta na początku nowego wieku przyniosła odwrotny skutek, jeśli chodzi o przepływ pojazdów i zakończyła się właściwie obecnym zakorkowaniem miasta w wielu momentach w ciągu dnia. Popełniono także wiele błędów przy projektowaniu trasy, jak np. znane starogardzianom rondo Wałaszewskiego przy skręcie do przejazdu kolejowego w kierunku ulicy Skarszewskiej w środkowej części „Berlinki”. Tu muszę dodać, że te błędy były już widoczne na etapie projektowania, ale osoby odpowiedzialne za wykonanie tego zadania były głuche na rzeczową argumentację w tamtym momencie. Mówię o tym, aby ustrzec się po prostu podobnych błędów w najbliższej przyszłości.

Lata 2008–2014 to czas – powiedzmy – obietnic. Następuje poważne spowolnienie działań. Obwodnica Starogardu nadal nie posiada poważnych planów koncepcyjnych, a mianowicie wytyczonego przebiegu, decyzji środowiskowych, studium projektu. Realizacja innych, pobocznych zadań – nie chcę tu powiedzieć, że niepotrzebnych – miała zastąpić tę obwodnicę. Nie mogę nie zauważyć, że należy tutaj docenić działania Starogardzkiego Klubu Biznesu, który przez te wszystkie lata przypominał władzy miejscowej o budowie obwodnicy z prawdziwego zdarzenia, a nie przez środek miasta.

Obecnie jesteśmy na zupełnie innym etapie. Dnia 19 czerwca 2015 r. podpisano studium korytarzowe dla budowy obwodnicy. To już jest bardzo zasadniczy krok. Odbyły się konsultacje. Jest wpis do krajowego planu przebudowy dróg krajowych i autostrad. Najważniejsze jest to, że musi być jakaś konkretna decyzja. Skoordynować trzeba te działania, oczywiście, z naszym rządem. O szczegółach tej sytuacji będzie mówił jeszcze za moment pan prezydent Biesek-Talewski.

Szanowni państwo, chciałbym jeszcze zwrócić uwagę na jedną rzecz. Mianowicie budowa obwodnicy dla Starogardu Gdańskiego ma wielkie znacznie nie tylko dla samego miasta, które jest jednym z większych miast województwa pomorskiego, ale także dla całego powiatu starogardzkiego i – szerzej patrząc – całej południowej części wojewódz-

twa pomorskiego. Ujmując ten temat w sposób kompleksowy, należy rozpatrzyć kilka podstawowych czynników, które przemawiają nie tylko za zasadnością budowy obwodnicy, bo ta się wydaje oczywista, ale za koniecznością jej budowy w kontekście lokalizacji, sytuacji społeczno-gospodarczej, infrastruktury transportowej, specyfiki Starogardu Gdańskiego.

Po pierwsze, przyjmując kryterium bezpieczeństwa (zmniejszenie liczby wypadków itd.) za główny wyznacznik decydujący o konieczności budowy obwodnicy w różnych częściach naszego kraju, musimy zgodzić się, że bezpieczeństwo ruchu drogowego, a także natężenie ruchu, doprowadzone do maksymalnej już przepustowości drogi nr 22 w granicach Starogardu, jest oczywiste, co zresztą doskonale zostało przed chwilą przedstawione przez pana komendanta. Jest to pierwszy czynnik. Pan komendant szczegółowo to omówił.

Chciałbym jednak zwrócić uwagę na jeszcze jedną kwestię. Mianowicie powiem w ten sposób, że jako poseł na Sejm Rzeczypospolitej mówię także o bezpieczeństwie ekonomicznym, które jest tak samo ważne jak bezpieczeństwo ruchu drogowego. Starogard jako miasto poprzemysłowe do dziś ma spore problemy i zaległości, które widać najlepiej w statystykach (liczba osób bezrobotnych, a także przeciętne wynagrodzenie). Zważywszy na potencjał miasta i powiatu (Starogard to 5. co do wielkości miasto województwa – około 48 tys. mieszkańców, powiat 2. co do wielkości – 128 tys. mieszkańców), można stwierdzić, że jest to obszar znacząco niewykorzystywany, a także niedoinwestowany. Budowa obwodnicy mogłaby w sposób zasadniczy poprawić kondycję społeczno-ekonomiczną Starogardu, a także i powiatu.

Na dziś tu podaję fakty. W powiecie poziom bezrobocia utrzymywał się w 2016 r. na poziomie 8,9%, tj. o około 1–2 p.p. więcej niż w sąsiednim powiecie tczewskim i blisko 2–3 p.p. więcej niż średnia wojewódzka. Gorzej wygląda stosunek przeciętnego wynagrodzenia za pracę. Statystyki Urzędu Statystycznego w Gdańsku wykazują, że w powiecie starogardzkim przeciętne zarobki w 2015 r. wynosiły 3,5 tys. zł, co w stosunku do średniej województwa (4,13 tys. brutto) jest wartością znacznie mniejszą. Powiat starogardzki w tej dziedzinie wypada jednak troszeczkę gorzej, także od sąsiadów, zwłaszcza powiatów tczewskiego i kwidzyńskiego.

Dlaczego o tym mówię? Ponieważ, aby przełamywać negatywne, a może – powiedzmy inaczej – nie najlepsze wyniki społeczno-ekonomiczne w kontekście możliwości powiatu starogardzkiego (to kwestia wielkości i potencjału demograficznego), potrzebne są inwestycje, zwłaszcza w nowe miejsca pracy dla przemysłu i handlu. Wiele analiz i opracowań mówi o tym, że wykorzystywanie stref ekonomicznych i uwarunkowanie nowych inwestycji, także zagranicznych, zależą od odpowiedniej sieci transportowej, w tym infrastruktury drogowej. Przytoczę tutaj chociażby opracowania zawarte w „Pomorskim Przeglądzie Gospodarczym”, które wskazują, że najsłabiej ocenianym czynnikiem klimatu inwestycyjnego w Polsce jest infrastruktura drogowa. Rozbudowana sieć dróg dobrej jakości często bywa kluczem do osiągnięcia sukcesu w przyciąganiu inwestorów. Władze pomorskie powinny więc dołożyć wszelkich starań, aby przeciwdziałać słabej – jak na razie – dostępności komunikacyjnej w ruchu. Ograniczenie pozostałych barier inwestycyjnych leży w zasadzie w gestii władz centralnych.

Mamy ograniczony czas, więc na tym zakończę. Proszę pana prezydenta.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Panie pośle, bardzo dziękuję. To bardzo przekonujące, co pan tu przedstawił. Jako ekspert pan to przedstawił w sprawie budowy starogardzkiej obwodnicy, tak? Dobrze. Panie prezydencie, oddajemy panu glos.

Poseł Jan Kilian (PiS):

Ekspert w tej chwili będzie to relacjonował.

Zastępca prezydenta Starogardu Gdańskiego Przemysław Biesek-Talewski:

Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, szanowni państwo, krótko przedstawię państwu stan prac nad dokumentacją dla obwodnicy Starogardu Gdańskiego na drodze krajowej nr 22. Przypomnę tylko, że droga krajowa nr 22 łączy granicę polsko-niemiecką koło miejscowości Kostrzyn z granicą polsko-rosyjską koło miejscowości Grzechotki.

Ma długość około 460 km. Jako, że była budowana jako część połączenia Berlina z Królewcem, do dziś potocznie droga ta nazywana jest „Berlinką".

Przedstawiam państwu – znaną na pewno doskonale na pamięć, szczególnie członkom Komisji – mapę Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014–2023. Jasnoniebieskie linie i kółka to są planowane drogi. Jednym z nielicznych kółek w północnej części naszego kraju jest kółko oznaczające obwodnicę Starogardu Gdańskiego, więc zadanie to jest przewidziane w Programie Budowy Dróg Krajowych na najbliższe lata.

Tak wygląda sieć dróg krajowych i wojewódzkich w województwie pomorskim. Przez nasze województwo horyzontalnie, w układzie poziomym przebiegają 3 drogi krajowe. Droga krajowa nr 22 jest najbardziej na południe wysuniętą drogą krajową w naszym województwie.

Na tym slajdzie widać główne korytarze transportowe. Oczywiście, najważniejszy jest korytarz wzdłuż autostrady A1. Nad nim na zielono jest zaznaczony tzw. korytarz hanzeatycki i 3 korytarze regionalne, wśród nich korytarz wzdłuż drogi krajowej nr 22.

W tej chwili jesteśmy na etapie studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego dla naszej obwodnicy. Myślę, że tutaj ważny i godny podkreślenia jest fakt, że ten dokument oraz opracowane już studium korytarzowe zostały sfinansowane przez 3 lokalne samorządy, mianowicie powiat starogardzki, gminę wiejską Starogard Gdański i gminę miejską, która jest – można powiedzieć – liderem tego projektu i inwestorem. Prace nad tą dokumentacją zbliżają się do końca i są, oczywiście, prowadzone w ścisłej współpracy z oddziałem GDDKiA w Gdańsku.

O historii obwodnicy już mówił pan poseł, więc nie będę tego powtarzał. Około 10 lat temu zastał przebudowany przebieg drogi krajowej nr 22 przez miasto Starogard. Oczywiście, ruch został uporządkowany i uspokojony, ale – to, co mówił pan poseł – ta przebudowa spowodowała pewne spowolnienie tego ruchu. Oczywiście, poprawę bezpieczeństwa, ale jednak spowolnienie, co przekłada się na codzienne uciążliwości, zarówno dla osób, które tranzytem chcą przejechać przez Starogard, jak i dla mieszkańców miasta. Niespełnione są również warunki ochrony przed hałasem dla nieruchomości położonych wzdłuż drogi krajowej. Nie ma tu innej metody niż wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza granice miasta. Tak wygląda schematycznie przebieg drogi krajowej przez Starogard. Jest tutaj sporo skrzyżowań z sygnalizacją świetlną i sporo rond, więc przejechanie około 4 km przez miasto wymaga naprawdę dużego zapasu czasowego.

Natężenie ruchu w Starogardzie na drodze krajowej według pomiarów z 2010 r. wynosiło ponad 21 tys. pojazdów na dobę – na wlotach od strony Chojnic ponad 13 tys., od strony Tczewa ponad 9 tys. pojazdów na dobę. Dane z 2015 r. są bardzo zbliżone do tych, które tutaj państwu prezentuję. Na drodze krajowej w ostatnich latach zdarzyło się również wiele wypadków, w których 11 osób zginęło i 90 zostało rannych, a tych zdarzeń różnego rodzaju było około 300.

Na potrzeby tego opracowania, o którym mówiłem, w 2015 r. zostały dokonane pomiary przepływu ruchu tranzytowego. Z tych pomiarów wynika, że niespełna 3 tys. pojazdów przejeżdża przez Starogard tranzytem wzdłuż drogi krajowej, czyli ze wschodu na zachód lub odwrotnie. Jeżeli chodzi o ruch tranzytowy pojazdów ciężkich, to zdecydowanie największy jest właśnie wzdłuż drogi krajowej nr 22.

Przy opracowywaniu studium przyjęto założenia dla przyszłej obwodnicy, jak dla drogi klasy GP, oczywiście, z odpowiednią nośnością, prędkością i szerokością pasa ruchu wynoszącą 3,5 m. Rozpatrywane były cztery warianty – trzy tzw. południowe i jeden północny. Ten północny na etapie studium korytarzowego został odrzucony ze względu na największe trudności środowiskowe, społeczne, ekonomiczne i techniczne.

W tej chwili są rozpatrywane trzy warianty południowe z dwoma małymi podwariantami. Warianty nr 1 i 2, bliższe centrum miasta, są przewidziane jako droga o przekroju dwujezdniowym z węzłami dwupoziomowymi. Wariant nr 3, najbardziej oddalony od miasta, to droga o przekroju 2+1, również z węzłami dwupoziomowymi. Tutaj schematycznie widać przebieg tych trzech wariantów. Tak jak mówiliśmy, ten pierwszy, który już od dawna funkcjonuje w planie zagospodarowania przestrzennego miasta, przebiega praktycznie prawie, że przez centrum miasta, drugi po skraju Starogardu. Trzeci, o którym mówiłem, jest najbardziej oddalony na południe, natomiast dzięki węzłowi, który

powstałby w pobliżu miejscowości Jabłowo i drodze wojewódzkiej nr 229 pozwoliłby na łatwe skomunikowanie z autostradą A1.

W zależności od wariantu i podwariantu, długość obwodnicy wynosiłaby od 10,7 do prawie 17 km. We wszystkich przypadkach mówimy o czterech węzłach – na początku, na końcu i na skrzyżowaniu z drogą wojewódzką i drogą powiatową.

W ramach prac nad studium obwodnicy prowadzono również badania społeczne, z których wynika największe poparcie właśnie dla wariantu trzeciego, o którym mówiłem. Ten wariant jest traktowany również jako najbardziej funkcjonalny. Natomiast co do potrzeby budowy obwodnicy 90% badanych jednoznacznie odpowiedziało, że obwodnica Starogardowi jest bardzo potrzebna.

Na jakim jesteśmy etapie? Jako, że nie było wcześniej, tak jak powiedziałem, decyzji o rozpoczęciu prac projektowych, samorządy w 2014 r. zadecydowały o współfinansowaniu. W 2015 r. podpisaliśmy umowę. Zbliżamy się do końca opracowania studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego, które w czerwcu powinno być gotowe. Zostanie przekazane GDDKiA.

Liczymy, że w trzecim kwartale tego roku zostanie wybrany ostatecznie wariant przebiegu obwodnicy, co pozwoli na kolejne etapy prac, na wystąpienie o wydanie decyzji środowiskowej, która – jak zakładamy optymistycznie, ale takie optymistyczne założenia przyjęliśmy – byłaby wydana w drugim kwartale roku 2018. Później należałoby przygotować dokumentację przetargową. Zakładamy, że przetarg w formule „zaprojektuj i wybuduj" byłby ogłoszony w połowie 2019 r. Podpisanie umowy z wykonawcą mogłoby nastąpić pod koniec tegoż roku 2019. Sama realizacja – zarówno etap projektowy, jak i realizacja zadania – prowadzona byłaby w latach 2020–2023. Marzeniem mieszkańców Starogardu i władz samorządowych jest to, żeby obwodnica Starogardu Gdańskiego została oddana do użytku w 2023 r.

To tyle. Bardzo dziękuję państwu za uwagę.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję. Panie prezydencie, zdaje się, że pan ma też prezentację dotyczącą kolejnego punktu, tak?

Zastępca prezydenta Starogardu Gdańskiego Przemysław Biesek-Talewski:

Tak.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Może zróbmy tak. W związku z tym, że jest duża szczegółowość tego zagadnienia dotyczącego obwodnicy, a nas już przekonywać nie trzeba i sprawy są w toku, wobec tego może połączymy dyskusje na te dwa tematy. Teraz od razu przeszlibyśmy do realizacji czwartego punktu.

Zastępca prezydenta Starogardu Gdańskiego Przemysław Biesek-Talewski:

Bardzo przepraszam. Wcisnąłem nie ten przycisk. Chwileczkę muszę poczekać.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dobrze. Może przeszlibyśmy płynnie do czwartego punktu, mianowicie komunikacji i infrastruktury kolejowej w południowej części województwa pomorskiego na przykładzie linii kolejowej nr 203. Został pan poproszony o zreferowanie tego tematu.

Zastępca prezydenta Starogardu Gdańskiego Przemysław Biesek-Talewski:

Tak, mam prezentację. Panie przewodniczący, dosłownie minuta, bo komputer…

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

To może w takim razie zapytam, czy co do tego pierwszego wystąpienia są jakieś uwagi. Panie pośle, proszę uprzejmie.

Poseł Aleksander Mrówczyński (PiS):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni goście, oczywiście, nie mam żadnych uwag. Jednym z pomysłów wyjazdowego posiedzenia Komisji, do którego dochodzi dzięki szanownemu panu przewodniczącemu, było właśnie wsparcie, także z mojej strony, budowy obwodnicy w Starogardzie Gdańskim. W Chojnicach będę mówił o drodze nr 22,

o pomyśle na to, by było bezpieczniej, natomiast wiemy, że musi ta obwodnica powstać, bo jeżeli mamy mówić o modernizacji tej drogi, to najpierw trzeba realizować to zadanie.

Trochę martwi mnie, panie prezydencie, że to aż 6 lat. Cieszymy się, że tak, natomiast wydawałoby się, że ten okres powinien być zdecydowanie krótszy. Sam doświadczam, może nie na co dzień, ale prawie że każdego tygodnia, jak uciążliwy jest przejazd przez Starogard Gdański. Trwa to czasami do 40 minut. Wtedy robimy bypassy obok Tesco itd., przejeżdżamy, by dotrzeć na koniec i jechać w stronę Tczewa, a potem do Warszawy. Panie przewodniczący, pełnym sercem jestem za tym, by zadanie było realizowane i to w jak najkrótszym czasie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Najważniejsze i tu się powinni państwo cieszyć, że to już jest w programie. Proszę państwa, to już jest w programie, więc ten najważniejszy krok został zrobiony, bo wiele innych samorządów czeka na taką decyzję i zazdrości tej sytuacji. Wiem, że swoje odczekaliście. Historia budowy tej obwodnicy jest – powiedzmy – prawie na jakiś dobry scenariusz filmowy, ale już się stało. Jesteście w programie. Proszę państwa, wobec tego myślę, że to jest duży postęp.

Pytanie ma poseł Cymański. Proszę bardzo.

Poseł Tadeusz Cymański (PiS) – spoza składu Komisji:

Jestem tu na prawach gościa, ale to jest bardzo ciekawe. Dlatego pytałem o kryteria, bo jestem z Malborka i też się poczuwam do odpowiedzialności. Jak 40 minut jedziecie przez Starogard, to zapraszam w sezonie do Malborka., żeby zobaczyć. To jest też „Berlinka" i też przez miasto. Dlatego moim marzeniem jest to, żeby Komisja przyjechała do Malborka – à propos tej dyskusji – zobaczyć, jak decyzje nie do końca… Nie nazywam tego błędem, że otwieramy teraz nowy most, ale to jest praktycznie wyrok śmierci, bo są takie pieniądze wyłożone na ten most, które praktycznie zamykają dalsze wydatki. Może wprowadziłbym jeszcze kryterium, kto był pierwszy, bo mamy niemieckie plany sprzed wojny, dotyczące obwodnicy południowej Malborka, więc gdyby 10 pkt za to dawać, to mieliśmy pewne szanse, ale nie chcę się rozgadywać.

Jest to bardzo ciekawy temat, bo decyzje podejmują chyba inżynierowie ruchu, bo cieszymy się z tego, ale boję się i to są bardzo poważne przesłanki, że w sezonie tam będzie piękne otwarcie, piękna, nowa nitka, ale cały ruch, cały tranzyt na Kaliningrad idzie środkiem miasta. Patrzyłem na to i chciwie słuchałem tych danych, bo 21 tys. to jest zbliżony ruch. To są te same samochody, te same tiry. Pomijam kwestię ekologii, kwestię bezpieczeństwa. Wskaźniki nie – mamy gorsze, niestety. To jest fantastyczny problem i pytanie, bo najlepiej zobaczyć to na własnym przykładzie. To praktyka weryfikuje teorię, czyli życie weryfikuje ogromne decyzje infrastrukturalne. Niestety. Tu stawiam kropkę.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Za którą bardzo dziękuję. Głos jest bardzo ważny. Każdy poseł może przyjść na posiedzenie Komisji i zgłosić swoje uwagi do porządku obrad. Panie pośle, zapraszamy do ściślejszej współpracy. Proszę państwa, pan poseł Cymański pracuje w sejmowej Komisji Finansów Publicznych, więc będzie nam łatwiej, jak połączymy siły. Zrobimy wspólne posiedzenie Komisji Infrastruktury i Komisji Finansów Publicznych. Jak pan poseł nam przyniesie bardzo dobre informacje dotyczące wskaźników budżetu państwa polskiego, to przyjeżdżamy do Malborka. Dziękuję bardzo.

Pan prezydent już jest gotowy do drugiej części wystąpienia. Proszę uprzejmie.

Zastępca prezydenta Starogardu Gdańskiego Przemysław Biesek-Talewski:

Szanowni państwo, druga moja prezentacja dotyczy linii kolejowej nr 203, przebiegającej przez Starogard Gdański.

Podobnie jak przy drodze, która jest obecnie drogą krajową, tak i linia kolejowa Tczew – Kostrzyn to była część połączenia Berlina z Królewcem. Wybudowana w XIX w. linia była dla ówczesnych Niemiec strategiczna. Po II wojnie światowej straciła swoje znaczenie. Niemniej jednak dwa odcinki, tj. odcinek Tczew – Czersk, o którym będziemy mówić i odcinek Piła Główna – granica państwa, są liniami o znaczeniu państwowym.

Modernizacja linii nr 203 na odcinku Tczew – Czersk była – mówię „była" i za chwilę wyjaśnię, dlaczego – elementem zadania „Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto", które jest ujęte w Krajowym Programie Kolejowym do 2023 roku. To jest ten odcinek linii kolejowej nr 203 Tczew – Czersk, łącznie z linią nr 201 łączącą Bydgoszcz z Gdynią. Również w „Master Planie dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku" ta linia na odcinku Tczew – Czersk jest przewidziana do elektryfikacji.

Tak wygląda mapa planowanych inwestycji kolejowych na obszarze województwa pomorskiego, przygotowana przez PKP Polskie Linie Kolejowe. Jak widać, wiele linii w naszym województwie będzie przebudowywanych. Z różnych źródeł finansowania – zarówno z regionalnego programu operacyjnego, jak i z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Nasza linia nr 203, tak jak już mówiłem, miała być elementem projektu POIiŚ.

Krótkie przypomnienie. Linia nr 201 łączy aglomeracje trójmiejską i bydgoską. To była linia wybudowana przed II wojną światową dla ominięcia Wolnego Miasta Gdańska. Łączyła Polskę z portem, nowo powstałym w Gdyni. Linia nr 203 krzyżuje się z linią nr 201 w pobliżu miejscowości Łąg, gdzie było założenie budowy łącznicy, która pozwoliłaby kierować część pociągów z Bydgoszczy do Gdańska właśnie przez linię nr 203 dla odciążenia bardzo obciążonej linii Bydgoszcz – Laskowice – Tczew.

Teraz już wyjaśniam, dlaczego mówiłem, że była przewidziana jako element. Otóż otrzymaliśmy pismo przesłane z zarządu PKP PLK, z którego wynika, że „w wyniku przeprowadzonej analizy kosztów i korzyści, na podstawie opracowanych analiz technicznych, do realizacji został wybrany wariant", który ogranicza się tylko i wyłącznie do linii nr 201, czyli łączącej Bydgoszcz z Gdynią przez Kościerzynę. „W wariancie tym nie są planowane do realizacji żadne prace na linii kolejowej nr 203. Na dzień dzisiejszy PKP PLK nie przewidują w najbliższych latach prowadzenia prac związanych z modernizacją linii kolejowej nr 203 na odcinku Tczew – Czersk i współfinansowanych ze środków Unii Europejskiej."

Analogicznie do Programu Budowy Dróg Krajowych, tak i w programie kolejowym zapisane tam środki są za małe w stosunku do potrzeb. Jedną z ofiar tego ograniczenia zakresu jest, niestety, właśnie linia kolejowa nr 203.

Co to oznacza dla naszego regionu? Brak, a przynajmniej kolejne odsunięcie perspektywy elektryfikacji tej linii. Brak pespektywy przebudowy i unowocześnienia stacji i przystanków kolejowych na tej trasie. Brak perspektywy budowy w Starogardzie Gdańskim wiaduktu kolejowego, który miał umożliwić bezkolizyjny przejazd samochodów pod torami w ciągu drogi powiatowej, co zmniejszyłoby problemy komunikacyjne naszego miasta. Dalej, brak perspektywy rozwoju szybszego i bardziej dostępnego połączenia kolejowego powiatów chojnickiego i starogardzkiego z Trójmiastem. Dzięki elektryfikacji obsługa naszej linii i naszych miast byłaby zdecydowanie łatwiejsza. Wreszcie brak spójności z realizacją projektu „Budowa i skomunikowanie węzła integracyjnego w Starogardzie Gdańskim", który już przez nas, miasto Starogard, jest realizowany.

Kilka słów o dworcu kolejowym w Starogardzie. Tak wyglądał on około 100 lat temu. Wybudowany został około 1870 r. przy okazji budowy linii kolejowej z Berlina do Królewca, o której mówiliśmy. Już na początku XX w. pełnił bardzo ważną rolę. Był też stacją węzłową, bo ze Starogardu odchodziły dwie linie kolejowe w kierunku Skórcza i Skarszew.

Ten stan trwał do lat 90., kiedy stopniowo zaczęto zamykać ruch na bocznych liniach kolejowych. Ostatecznie w 1991 r. zamknięto linię do Skarszew, a do Skórcza w 1997 r. Zostały rozebrane – linia do Skórcza częściowo, a linia do Skarszew całkowicie.

Na dzisiaj… Można powiedzieć, że to też historyczne zdjęcie, bo prace w budynku dworca już trwają. Dworzec w Starogardzie wygląda jak wiele dworców w Polsce. Jest to budynek mocno zaniedbany, niedoinwestowany.

Dzisiaj przez Starogard kursują pociągi relacji Tczew – Chojnice oraz jeden pociąg relacji Gdynia Główna – Chojnice i od niedawna pociąg obsługiwany przez Intercity z Gdyni do Gorzowa Wielkopolskiego. Stacja posiada osiem torów głównych i trzy perony, z których tak naprawdę wykorzystywany jest obecnie tylko jeden. Stan tych peronów i urządzeń nie jest najlepszy, delikatnie mówiąc. Szansą była właśnie plano-

wana przebudowa linii nr 203, która miała doprowadzić również do przebudowy stacji Starogard, czyli tej części, która jest w gestii PKP PLK. A, że stacja i dworzec są używane, można się przekonać naocznie. Widać to na tych slajdach. Głównie dojeżdża tutaj młodzież do szkół i mieszkańcy powiatu starogardzkiego do pracy. Proszę mi wierzyć, że pociągi są zapełnione. Jeszcze kilka slajdów. Widok na dzisiaj, jak wygląda budynek dworca w Starogardzie, jak wygląda wewnątrz.

Natomiast – to, co powiedziałem – rozpoczęliśmy realizację zadania „Budowa i skomunikowanie węzła integracyjnego w Starogardzie Gdańskim". Obejmuje ono przebudowę układu drogowego wokół dworca w dość szerokim zakresie, jak widać na tym slajdzie, przebudowę budynków dworcowych, budowę nowych parkingów i dworca autobusowego w bezpośredniej bliskości dworca kolejowego. To, co powinno być przy okazji realizacji tego typu zadań. Przy okazji, oczywiście, powstaną ciągi piesze, ścieżki rowerowe, monitoring i wszystko, co jest niezbędne do sprawnej obsługi pasażerów. Dodatkowo zostanie zakupionych 11 autobusów niskopodłogowych dla naszej miejskiej komunikacji.

Całe przedsięwzięcie opiewa na kwotę niespełna 40 mln zł. Uzyskało bardzo duże, maksymalnie możliwe dofinansowanie w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Pomorskiego – 85% kosztów kwalifikowanych. Zadanie ma być zakończone do sierpnia 2018 r.

Tutaj jeszcze fragment dokumentacji technicznej, który pokazuje układ drogowy i rozmieszczenie parkingów, ale to już są szczegóły. Myślę, że nie ma czasu na ich analizę. Natomiast, wizualnie dworzec ma wyglądać tak jak wyglądał około 100 lat temu. Główna ulica, która jest ciągiem pieszo-jezdnym, prowadząca do dworca, czyli aleja Wojska Polskiego, też powinna zupełnie zmienić swoje oblicze i być bliska temu, co widać na tej wizualizacji.

Jakie problemy widzimy? Bo nie wykonujemy tego zadania samego dla siebie, tylko jego celem jest zwiększenie liczby osób korzystających z komunikacji zbiorowej. Tutaj podstawowym problemem, o którym nieustannie rozmawiamy z zarządem województwa, z panem marszałkiem, z Departamentem Infrastruktury, jest konieczność zwiększenia liczby par pociągów przejeżdżających na trasie Tczew – Chojnice. Mam nadzieję, że dojdziemy tutaj do wspólnych wniosków, że rzeczywiście jest to konieczne.

Z punktu widzenia technicznego i wizualnego kluczowe i ważne jest dla nas doprowadzenie do przebudowy stacji Starogard Gdański, już niezależnie od przebudowy całej linii kolejowej nr 203. Tu też już jest pewne światełko w tunelu, mianowicie Zakład Linii Kolejowych w Gdyni otrzymał zgodę i środki na wykonanie dokumentacji technicznej na przebudowę peronów, tunelu pod torami i tych wszystkich elementów obsługi pasażerów, które są niezbędne do wykonania. My z kolei wystąpiliśmy już do zarządu spółki PKP PLK – i niewątpliwie będziemy to robić jeszcze wielokrotnie – o to, żeby od 2018 r. rozpoczęła się przebudowa tych elementów, czyli chcemy, żeby jak najszybciej nasz projekt uzyskał całościowy, docelowy efekt. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję, panie prezydencie. W tym momencie otwieram dyskusję nad trzecim i czwartym punktem porządku obrad. Pani poseł Chmiel, proszę uprzejmie.

Poseł Małgorzata Chmiel (PO):

Dziękuję bardzo. Mam pytanie do pana prezydenta. Dziękujemy bardzo za obydwie prezentacje. Naprawdę były bardzo dobre. Chciałam się zapytać, ponieważ jestem gorącą orędowniczką obwodnicy Starogardu, czy – odkąd podpisano w 2015 r. umowę – są jakieś opóźnienia i problemy, czy wszystko idzie zgodnie z planem i z zabezpieczeniem finansów, a w związku z tym nasze zainteresowanie jest w tej chwili już tylko czysto pomocnicze, ale wiele nie może wnieść. Czy potrzebują państwo jakiejś pomocy? W tym kontekście się pytam. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Tak, proszę bardzo. Kto z państwa posłów jeszcze miałby jakieś pytania czy uwagi do tych dwóch prezentacji? Proszę uprzejmie, panie prezydencie.

Zastępca prezydenta Starogardu Gdańskiego Przemysław Biesek-Talewski:

Pierwotnie zakładaliśmy, że studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowe będzie gotowe pod koniec roku 2016. Tu prace nieco się przedłużyły, głównie ze względu na konieczność przeprowadzenia pełnego 12-miesięcznego monitoringu środowiska po to, żeby dobrze przygotować materiały potrzebne do wniosku o wydanie decyzji środowiskowej. Dlatego mamy pewne opóźnienie, niemniej zbliżamy się do końca. Nasza, samorządów, część zadania zostanie wykonana. Liczymy, że kolejne kroki, zgodnie z ustaleniami, które czynimy na bieżąco, podejmie oddział generalnej dyrekcji w Gdańsku.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Czy ktoś z państwa jeszcze chciałby do tych prezentacji się odnieść? Pan poseł Kilian, proszę bardzo.

Poseł Jan Kilian (PiS):

Szanowni państwo, chciałbym tylko pewną rzecz uzupełnić. Mianowicie samorządy powiatu starogardzkiego bardzo mocno optują za wariantem wysuniętym najbardziej na południe, ale istotna jest uwaga, że bezwzględnie konieczne jest wybudowanie tych dodatkowych, środkowych dwóch węzłów. To stworzy taką sytuację, że będzie pewne spoiwo całej trasy. Połączenie południowych miejscowości ze Starogardem, z Gdańskiem. To stworzy takie bardzo dobre i logiczne powiązanie. Ten projekt uzupełniony o konieczne dwa węzły jest bardzo wymagany.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

To jest ten projekt, który miał największe poparcie społeczne, krótko mówiąc. Pewnie będzie najdroższy, ale ma to największe poparcie i jest najmniej kolizyjny ze środowiskiem.

Chciałem zapytać pana prezesa Żmudę, czy chciałby coś dopowiedzieć do tych prezentacji, czy może ktoś... Bardzo proszę. Proszę się przedstawić.

Zastępca dyrektora Departamentu Kolejnictwa MIiB Jakub Kapturzak:

Dzień dobry. Jakub Kapturzak, zastępca dyrektora Departamentu Kolejnictwa, Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa.

Chcieliśmy tylko uzupełniająco, do zawierającej prawidłowe informacje prezentacji pana prezydenta, odnieść się. Rzeczywiście, projekt pod nazwą „Alternatywny ciąg transportowy Bydgoszcz – Trójmiasto" został w toku prac przygotowawczych okrojony o prace na linii nr 203. Jest to projekt, który już teraz, dotycząc tylko linii nr 201, kosztuje 1,62 mld zł. Jest on stosunkowo priorytetowy z uwagi na ograniczenia w zakresie przepustowości linii kolejowych przez Trójmiasto, Tczew i bezpośrednio do Trójmiasta oraz konieczność umożliwienia również transportu towarów niebezpiecznych, głównie do portu w Gdyni.

Natomiast to, że projekt ten został ograniczony, nie oznacza, że został on zupełnie pominięty. Aktualnie w najbliższych dniach zostanie rozpisany przetarg na prace przygotowawcze dotyczące opracowania dokumentacji, która ma posłużyć do umożliwienia wykonania modernizacji na linii kolejowej nr 203 oraz na liniach stycznych nr 208 i 215 oraz innych, aby w sytuacji uzyskania oszczędności w ramach realizacji Krajowego Programu Kolejowego była możliwa realizacja modernizacji tej linii oraz tych linii, o których mówiłem. Szacujemy, że przetarg na wykonawcę prac przygotowawczych zakończy się do połowy przyszłego roku. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Czy ktoś jeszcze z państwa chciał zabrać głos? Proszę bardzo.

Poseł Jan Kilian (PiS):

Szanowni państwo, panie przewodniczący, dla wzmocnienia – że tak powiem – głosu samorządów powiatu starogardzkiego, chciałbym przedstawić szanownej Komisji przygotowany dezyderat Komisji kierowany do Ministra Infrastruktury i Budownictwa. Jeżeli pan przewodniczący pozwoli, to odczytam treść tegoż dezyderatu.

„Dezyderat Komisji Infrastruktury do Ministra Infrastruktury i Budownictwa w sprawie poparcia budowy obwodnicy Starogardu Gdańskiego na drodze krajowej nr 22 uchwalony na posiedzeniu wyjazdowym w dniu 18 maja 2017 r.

Komisja Infrastruktury na posiedzeniu wyjazdowym w dniu 18 maja 2017 r. zapoznała się ze stanem przygotowań do budowy obwodnicy Starogardu Gdańskiego w ciągu drogi krajowej nr 22.

Komisja stwierdza, że obwodnica Starogardu Gdańskiego jest inwestycją niezbędną dla udrożnienia głównego ciągu komunikacyjnego na terenie miasta oraz poprawy bezpieczeństwa jego mieszkańców. Ruch pojazdów, w tym szczególnie pojazdów tranzytowych, jest na granicy przepustowości drogi krajowej nr 22, przebiegającej przez centrum miasta, co przemawia za koniecznością wyprowadzenia go poza jego granice.

Komisja zwraca uwagę na duże zaangażowanie środowiska lokalnego w sprawę budowy obwodnicy, w tym na fakt sfinansowania przez lokalne samorządy studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego dla tej inwestycji.

Natężenie ruchu w Starogardzie Gdańskim i prognozy jego wzrostu, jedne z najwyższych dla miast średniej wielkości w północnej Polsce, w pełni uzasadniają potrzebę budowy obwodnicy tego miasta.

Biorąc pod uwagę czas niezbędny do przygotowania do realizacji tego zadania, decyzja o ogłoszeniu przetargu na jego realizację winna zapaść na przełomie lat 2018 i 2019. W roku 2019 powinna zostać podpisana umowa w formule «zaprojektuj i wybuduj», a sama realizacja inwestycji powinna zostać przeprowadzona w latach 2020–2022.

W związku z powyższym Komisja zwraca się do Ministra Infrastruktury i Budownictwa z wnioskiem o podjęcie stosownych czynności zmierzających do realizacji budowy obwodnicy Starogardu Gdańskiego w ciągu drogi krajowej nr 22 w ww. terminie.”

Podpisane, jeśli pan przewodniczący pozwoli, przez samego siebie.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dobrze, dobrze. Proszę państwa, pytam państwa posłów najpierw. Czy mają państwo jakieś uwagi do przedstawionej propozycji dezyderatu? Nie słyszę.

Zastanawiam się nad jednym. Czy czasem…. Zaraz udzielę panu głosu, panie pośle. Czy nie powinniśmy tego dezyderatu skierować do pani premier? Pani premier i tak prześle prośbę o informację w tej sprawie do ministra Adamczyka i minister Adamczyk będzie o tym wiedział, ale dobrze by było, żeby – szanujmy też siebie jako Komisję – pani premier wiedziała, że byliśmy, że widzieliśmy, że znamy jako posłowie ten problem. Nie tylko jako pojedynczy posłowie, tylko jako Komisja. Natomiast na pewno pani premier w swojej odpowiedzi będzie posiłkowała się panem ministrem infrastruktury i budownictwa Andrzejem Adamczykiem.

To była moja uwaga. Co państwo posłowie na to? Proszę uprzejmie.

Poseł Małgorzata Chmiel (PO):

Nie bardzo rozumiem, jaki cel ma być tego dezyderatu. Bardzo popieram obwodnicę Starogardu i jestem chętna, by pomóc we wszystkim, ale ze słów pana prezydenta wynika, że wszystko idzie zgodnie z planem, tak jak zostało podpisane w 2015 r. Czyli za poprzedniej kadencji Sejmu zostały podjęte wszelkie decyzje, a teraz sprawy, procedury, które mają przecież swoje terminy, zgodnie z ustawami, także z ustawą o zamówieniach publicznych, przetargi i wszystko idzie zgodnie z planem. Chyba, że pan prezydent uważa, że coś jest nie tak i powinniśmy podejmować takie kroki, które będą – że tak powiem – lobbowały u pani premier o przeznaczenie jakichś pieniędzy, ale rozumiem, że wszystko jest w porządku w tej chwili. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Pan poseł Grabarczyk prosi o głos.

Poseł Cezary Grabarczyk (PO):

Uważam, że strzeżonego Pan Bóg strzeże i to jest dołożenie należytej staranności. Obwodnica jest potrzebna.

Myślę, że nie ma powodu, żeby okrężną drogą to trafiało do Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa, to gdy chodzi o propozycję, ale nie będę się sprzeciwiał. Jeżeli większość będzie chciała, nie będę się sprzeciwiał.

Pytanie: Czy nie zwrócić uwagi na ten optymalny wariant z dużą liczbą węzłów? Obserwując pewną praktykę ministerstwa, dostrzegam tendencję do wycinania węzłów z ważnych dróg, w szczególności obwodnic, ale to pozostawiam znowu do uznania autorowi dezyderatu.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję, panie ministrze. Proszę bardzo, pan poseł Kilian.

Poseł Jan Kilian (PiS):

Cóż, bardzo cenna uwaga. Zwrócenie się… Myślę, że propozycja pana przewodniczącego, aby jednak kierować to do pani premier, jest jak najbardziej zasadna.

Wprowadzenie dodatkowej uwagi, odnoszącej się do pełniejszego opisu, bardziej drobiazgowego, w formie wariantu – powiedziałbym – z naszego punktu widzenia, jeżeli tak mogę powiedzieć w imieniu samorządów, byłoby bardzo cenne. Niemniej nie chciałbym tutaj wprowadzać pewnego kłopotu, dlatego, że jednak pewne procedury muszą być zachowane. W tej chwili akcentowanie bardzo konkretnego rozwiązania może wpłynąć na zakłócenie tych procedur. Tu nie chciałbym wytwarzać pewnej kłopotliwej sytuacji. Dlatego śmiem twierdzić, że zachowanie dezyderatu takiej treści jest wzmocnieniem stanowiska samorządów co do konieczności tej inwestycji dla mieszkańców Starogardu i będzie mimo wszystko najlepszym rozwiązaniem. Dlatego jednak – z całym szacunkiem, panie pośle – dziękuję bardzo za tę troskę, ale myślę, że żeby jednak nie komplikować za bardzo… Stoję na stanowisku, że to powinno pozostać tak jak jest.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo.

Wobec tego pytam państwa posłów, czy ktoś jest przeciw mojemu wnioskowi, żeby skierować ten dezyderat do pani premier. Ktoś zgłasza taki wniosek oficjalnie? Nie słyszę.

Wobec tego uznajemy, że dezyderat kierujemy do pani premier.

Chcę też dodać, że w tej kadencji Sejmu wszystkie dezyderaty, a było ich naprawdę niewiele (to było kilka zaledwie), kierowaliśmy do pani premier. Nie chciałem jakby trochę osłabić pozycji tego dezyderatu. Skoro tu już przyjechaliśmy, to niech pani premier wie, że tu byliśmy i że interesowaliśmy się tym problemem. Odpowiadał na ten dezyderat będzie i tak minister Adamczyk i będzie musiał to zrobić także w stronę pani premier Beaty Szydło.

Wobec tego przyjęliśmy dezyderat o treści, jaka została przedstawiona.

Bardzo dziękuję wszystkim państwu posłom za żywą dyskusję. Bardzo dziękuję, panie prezydencie, za gościnność. Panie prezydencie, dziękuję za bardzo rzetelne przedstawienie sprawy.

Bardzo dziękuję za to, że w tzw. międzyczasie dotarł do nas pan dyrektor Tomasz Emiljan, przedstawiciel Najwyższej Izby Kontroli. Zawsze towarzyszy wyjazdowym posiedzeniom Komisji. Cenimy sobie obecność NIK i pana udział w takich wyjazdach.

Proszę państwa, zapytam jeszcze tak dla formalności, czy w ogóle ktoś z państwa tu obecnych chciałby jeszcze zabrać głos, bo zamierzam za chwilę zamknąć tę część wyjazdowego posiedzenia Komisji. Proszę bardzo.

Poseł Aleksander Mrówczyński (PiS):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni goście, w kwestii formalnej. O godzinie 17 rozpoczynamy drugą część posiedzenia w Chojnicach. Serdecznie zapraszam wszystkich do Chojnic. Ufam, że większość z państwa przyjedzie. Dalej będziemy rozmawiać o drodze krajowej nr 22. Dalej będziemy rozmawiać, już bliżej, o problemach kolejowych, ale też o obwodnicy chojnickiej, by państwo tego samego błędu nie popełnili, więc zapraszam. Kto może, zapraszam do Chojnic. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Dziękuję wszystkim państwu tu obecnym za udział w posiedzeniu. Można tak powiedzieć, że przechodzimy do historii i jedziemy dalej. Dziękuję bardzo.